

Volume 11 - Numero 2 - Marzo 2021

Il contributo dell'economia regionale al Next Generation Europe <i>di Stefano Casini Benvenuti</i>	32 - 35
L'identificazione delle priorità nelle politiche di competitività regionale: un'analisi per la Lombardia con il Regional Competitiveness Index <i>di Antonio Dal Bianco e Ugo Fratesi</i>	36 - 41
La mobilità casa-università al tempo del Covid-19 <i>di Elena Maggi, Andrea Scagni, Massimiliano Rossetti, Matteo Colleoni</i>	42 - 50
Covid-19, documento SIAARTI e gerarchie di cura: cambiamenti e comportamenti sanitari in Italia <i>di Vincenzo Provenzano</i>	51 - 56
L'emigrazione di massa italiana fra Ottocento e Novecento: aspetti economici e sociali del caso piemontese <i>di Elena Di Salvo</i>	57 - 65

Redazione

Chiara Agnoletti, IRPET

Marco Alderighi, Università della Valle d'Aosta

Simonetta Armondi, Politecnico di Milano

Dario Musolino, CERTeT – Università Bocconi

Paolo Rizzi, Università Cattolica di Piacenza

Francesca Rota, CNR Torino

Carlo Tesauro, CNR Ancona

Comitato Scientifico

Giovanni Barbieri, ISTAT

Raffaele Brancati, Centro studi MET

Roberto Camagni, Politecnico di Milano

Luigi Cannari, Banca d'Italia

Riccardo Cappellin, Università di Roma Tor Vergata

Enrico Ciciotti, Università Cattolica, sede di Piacenza

Fiorenzo Ferlaino, IRES Piemonte

Laura Fregolent, Università di Venezia Iuav

Luigi Fusco Girard, Università di Napoli Federico II

Gioacchino Garofoli, Università dell'Insubria

Fabio Mazzola, Università degli Studi di Palermo

Riccardo Padovani, SVIMEZ

Guido Pellegrini, Università di Roma La Sapienza

Andres Rodriguez Pose, The London School of Economics

Lanfranco Senn, Università Bocconi

Agata Spaziante, Politecnico di Torino

André Torre, INRA, Paris

La rivista è destinata ad accogliere i contributi di chi intenda partecipare allo sviluppo e alla diffusione delle scienze regionali, promuovere il dibattito su temi attuali e rilevanti, formulare e discutere strategie e azioni di policy regionale. La rivista, giornale on-line dall'Associazione Italiana di Scienze Regionali (AISRe), ha un taglio divulgativo, con articoli relativamente brevi e agevolmente comprensibili. È prevista (ed incoraggiata) la possibilità di commentare gli articoli. La rivista è aperta a contributi di opinioni diverse, anche potenzialmente discordanti tra loro, purchè ben argomentati e rispettosi delle regole elementari del confronto civile e della contaminazione delle idee.

ISSN: 2239-3110 EyesReg (Milano)

Il contributo dell'economia regionale al Next Generation Europe

di

Stefano Casini Benvenuti, IRPET Toscana

Il dibattito sullo sviluppo economico del paese ha da sempre posto al centro delle analisi l'importanza del territorio; sia in quelle originarie fondate sulla contrap-posizione nord-sud (oltre che su quella tra settori avanzati e settori arretrati), che in quelle successive in cui a questa rappresentazione se ne sostituiva una "a macchia di leopardo". Un'analisi quest'ultima in cui veniva esaltata l'importanza dei diversi luoghi dello sviluppo, maggiormente concentrati nel centro-nord del paese, ma presenti anche nel Mezzogiorno. Il dibattito sullo sviluppo locale ha così visto proliferare molti studi che hanno vissuto stagioni diverse, passando da una prima fase in cui l'enfasi era posta soprattutto sui distretti industriali -la principale novità del nostro modello di sviluppo- a una successiva in cui l'attenzione si è spostata in modo crescente sulle città.

Le differenze sono evidenti. I distretti sono i luoghi della specializzazione, della monocultura che si basa su di una conoscenza contestuale, un saper fare concentrato sulle diverse fasi della produzione di un unico bene e delle sue varietà. In una rappresentazione molto stilizzata si potrebbe dire che nel distretto tutti i saperi sono indirizzati a produrre un'unica cosa su cui l'intera comunità locale è coinvolta. In queste prime analisi dello sviluppo le città erano spesso marginali, parzialmente assenti nel dibattito, per alcuni addirittura luoghi che –citando Giacomo Becattini- sottraevano le "migliori energie intellettuali" ai luoghi "veri" della produzione e quindi dello sviluppo.

Col passare del tempo però la monocultura, la trasmissione contestuale della conoscenza -tipica del mondo distrettuale- risultava meno strategica, rappresentando talvolta un freno alla stessa capacità di innovare, un vincolo a quel cambiamento che sempre dovrebbe accompagnare il cammino dello sviluppo di ogni sistema. In questa fase le città sono allora divenute via via più strategiche, in quanto, al contrario dei distretti, sono i luoghi in cui si addensano e s'incontrano le diversità; diversità produttive, di culture, di conoscenze, di etnie, dalla cui interazione si alimenta la creatività e si generano le innovazioni. Le potenzialità di crescita e, soprattutto, la generazione di valore passa quindi sempre più dai distretti alle città, in particolare alle aree metropolitane; i distretti permangono ed anzi in molte analisi risultano ancora essere la parte più dinamica del paese (se non altro per la loro capacità di stare con successo sui mercati internazionali), ma richiedono sempre più servizi qualificati localizzati in genere nelle città; in alcuni casi essi stessi si trasformano in città al cui interno, pur mantenendosi il nucleo distrettuale originario, si sviluppano altre attività tipicamente urbane.

Facendo una rassegna dell'evoluzione delle pubblicazioni nelle riviste di economia regionale, o semplicemente dei contenuti prevalenti nelle conferenze di scienze regionali che via via si sono susseguite nel corso degli anni possiamo vedere con una certa evidenza questo graduale passaggio.

Il distanziamento sociale imposto dal Covid ha profondamente depotenziato, sino ad annullarle, quelle economie di agglomerazione che erano considerate il punto di forza delle città, anche se si può supporre che superato questo momento ritornino le antiche abitudini. Allo stesso tempo però ha anche imposto un cambiamento radicale nelle scelte di politica economica –soprattutto a livello europeo- indicando nuove (o meglio rafforzando precedenti) strategie da perseguire, non solo per far fronte ai danni dell'emergenza, ma soprattutto per rilanciare uno sviluppo che, ancor prima del Covid, procedeva con una certa lentezza.

Le tre linee strategiche del Next Generation Europe (NGEu)– il Green Deal; il rafforzamento del mercato unico adattandolo all'era digitale; la ripresa equa e inclusiva per tutti- hanno anche una dimensione territoriale e, di fatto, impongono di rivisitare il ruolo e l'importanza dei luoghi.

In tale nuovo contesto, forse ancora un po' troppo condizionati da quanto sta accadendo in questi mesi, è lecito pensare che vi possa essere uno spazio crescente per quelle che, con Fabrizio Barca, sono state denominate "aree interne", ovvero quei territori caratterizzati da una significativa distanza dai principali centri di offerta di servizi e, proprio per questo, soggette a processi di spopolamento e d'invecchiamento. In Italia le "aree interne" comprendono oltre la metà dei comuni e ospitano circa un quarto della popolazione del paese.

Il problema di queste aree è stato per lungo tempo di natura prevalentemente sociale, perché la permanenza in quei luoghi risultava difficoltosa e contribuiva a generare disuguaglianze significative non tanto, o non solo, in termini di reddito (in tali aree vi è una netta prevalenza di pensionati) quanto di accesso ai servizi che rende precarie le condizioni di vita di coloro che vi risiedono. La scarsa manutenzione del territorio, a causa dei processi di abbandono delle terre coltivate, appariva certamente un problema, ma relativamente meno importante di quanto non sia oggi. Con gli effetti prodotti dai cambiamenti climatici la presenza in quei luoghi diviene infatti strategica; in tali aree vi è una disponibilità elevata d'importanti risorse ambientali (risorse idriche, sistemi agricoli, foreste, paesaggi naturali ...) per cui il loro scarso presidio e il conseguente dissesto idro-geologico fanno sì che i danni prodotti da eventi naturali avversi sempre più frequenti, si scarichino pesantemente anche a valle, coinvolgendo anche le zone più antropizzate.

Il contributo delle aree interne alle tre strategie del NGEu non è quindi meno importante di quello degli altri sistemi locali e, in ogni caso, è verosimile che il ruolo che avevano in passato possa assumere nei prossimi anni un'importanza crescente, proprio per il doppio, positivo, contributo di prevenire e mitigare gli effetti dei cambiamenti climatici. Allo stesso tempo la possibilità di rendere la vita in quei luoghi più agevole, sfruttando le potenzialità di una digitalizzazione in grado di favorire una migliore accessibilità ai servizi essenziali, potrebbe contribuire a ridurre parte delle attuali disuguaglianze; lo stesso ripopolamento potrebbe essere possibile poiché, attraverso la

digitalizzazione, in tali aree si può tornare a vivere e a lavorare non solo perché possono esservi lì nuove occasioni di lavoro, ma anche perché il lavoro a distanza è un'opzione che potrebbe essere sempre più diffusa.

Le tre linee del NGEU sono quindi fortemente rappresentate anche nelle aree interne e ci indicano che in questo nuovo modo di guardare al futuro cambia anche il ruolo dei territori e impone alle nostre discipline di ripensare ad alcune acquisizioni date finora per scontate.

Innanzitutto la delimitazione dei territori. Il lungo dibattito sullo sviluppo locale aveva avuto tra le sue conseguenze anche quella di identificare tali sistemi, individuandone i confini; ciò è avvenuto con un certo successo, portando l'ISTAT a delimitare i cosiddetti Sistemi Locali del Lavoro (d'ora in avanti SLL). Come è noto si tratta di territori in cui domanda ed offerta di lavoro sono relativamente autocontenute, tali cioè da far pensare ad un vero e proprio mercato: di qui la dizione originaria di "mercati locali del lavoro". In realtà, i luoghi che autocontengono lavoro e residenza sono anche i luoghi in cui le persone vivono la maggior parte della propria quotidianità e, assieme le imprese che vi sono localizzate, esprimono, non solo una domanda/offerta di lavoro, ma anche una domanda/offerta dei beni e servizi funzionali alla quotidianità: si tratta in altre parole di veri e propri sistemi economici in miniatura. In tali ambiti alcune delle grandezze economiche più usate – valore aggiunto, tasso di occupazione, ... – acquistano un significato che non avrebbero ad una scala territoriale inferiore. Quindi il passaggio dal concetto di mercato a quello di sistema ha anche una chiara e condivisibile motivazione.

Istat sulla base di questi criteri ha individuato 610 SLL qualificandoli sulla base delle specializzazioni produttive e distinguendoli ulteriormente tra distretti e non distretti. Si tratta di sistemi locali con caratteristiche diverse, tali da incidere sulla capacità di creare lavoro: tasso di occupazione e disoccupazione variano, infatti, in modo significativo confermando la maggiore forza dei sistemi a forte vocazione industriale, lasciando quindi supporre che quel passaggio sopra evocato – dai sistemi distrettuali alle città- non si sia completamente palesato almeno in termini di capacità di creare lavoro; oppure ci dice che i criteri di delimitazione dei territori rispondono ancora troppo a logiche del passato che non rappresentano al meglio l'evoluzione avvenuta nell'economia.

Tabella 1: I sistemi locali del lavoro in Italia.

	Non distretto	Distretto	Totale	Tasso di occupazione	Tasso di disoccupazione
Sistemi senza specializzazione	113		113	33,1	17,6
Sistemi urbani	87	4	91	43,9	11,1
Altri sistemi non manifatturieri	130	2	132	42,8	11,1
Sistemi del tessile, pelli e abbigliamento	13	47	60	48,3	7,9
Altri sistemi del made in Italy	68	61	129	48,6	7,3
Sistemi della manifattura pesante	58	27	85	47,1	8,4
TOTALE	469	141	610	44,9	10,0

Fonte: Istat

In effetti, a guardare bene, la scelta adottata per la delimitazione dei SLL segue un punto di vista prevalentemente produttivistico, figlio proprio della visione distrettuale da cui sostanzialmente nasceva (non a caso si mantiene la distinzione tra distretto e non distretto); gli spostamenti casa-lavoro sono infatti tipici di un certo modo di concepire la produzione adottando, a tale fine, il concetto di “regione sistema” più appropriato rispetto a quello più statico di “regione omogenea”.

In realtà, già allora sarebbe stato opportuno chiedersi se quello stesso criterio fosse idoneo a cogliere le specificità dei sistemi più agricoli, in cui capita spesso che casa e lavoro coincidano, o quelle zone di montagna –molte delle attuali aree interne- in cui la presenza di lavoro è particolarmente rarefatta. Per alcuni territori forse il riferimento al concetto di “regione omogenea” sarebbe più appropriato: non sono, cioè, le relazioni casa-lavoro a qualificare quei territori, ma l’omogeneità delle loro caratteristiche.

Più in generale se è vero che si sta aprendo una nuova fase dello sviluppo segnata dalla digitalizzazione e orientata ad affrontare i problemi ambientali e a ridurre le disuguaglianze, occorre anche riflettere sul diverso contributo che i territori potrebbero avere individuando una loro delimitazione funzionale agli obiettivi da raggiungere e persino alla loro *governance* (visto che il rilancio degli investimenti previsto nella NGEu richiede anche capacità di progettazione e di realizzazione degli obiettivi).

Il tema oggi si ripropone per una serie di motivi. La digitalizzazione ed il Green Deal modificano i modi con cui si intessono relazioni casa-lavoro e la centralità del Green Deal aumenta l’importanza dei caratteri più strutturali del territorio.

Non si intende sostenere, impressionati dalla visione probabilmente distorta alimentata dal Covid, che le economie di agglomerazione svaniscano mettendo al centro i luoghi meno densamente abitati e frequentati, ma si vuole semplicemente richiamare che quando cambiano i paradigmi di riferimento anche alcune delle categorie concettuali tradizionali debbono adeguarsi e non è escluso che, riprendendo alcuni dei criteri per la definizione di cosa si intende per regione economica, il criterio della omogeneità possa recuperare lo spazio anche aveva perduto rispetto a quello della regione sistema.

Infine, dovendo gestire questa nuova fase in cui un ammontare consistente di risorse verrà destinato ad interventi sui territori sulla base di una progettazione mirata a dimostrare il conseguimento degli obiettivi strategici della NGEu sarebbe opportuno domandarci se una più adeguata delimitazione dei territori non sia anche funzionale a suggerire una loro più efficiente *governance*, specie laddove la prevalenza dei piccoli comuni –come nelle aree interne- rischia di depotenziare capacità di programmazione, proprio laddove ve ne sarebbe maggiore bisogno.

L'identificazione delle priorità nelle politiche di competitività regionale: un'analisi per la Lombardia con il Regional Competitiveness Index

di

Antonio Dal Bianco, Polis Lombardia

Ugo Fratesi, Politecnico di Milano

(i) Introduzione e obiettivi

Il concetto di competitività regionale è importante dal punto di vista concettuale ma lo è ancora di più da quello di policy. Nato infatti a livello di impresa, si è subito diffuso a livello nazionale e poi a livello regionale e urbano. In particolare, la competitività risulta importante per le regioni in quanto non si applicano a tale scala le teorie del vantaggio comparato e il rischio per le regioni poco competitive è quello della dipendenza o della desertificazione (Camagni, 2002).

Il concetto di competitività a livello regionale resta in realtà piuttosto sfaccettato, con molte definizioni e teorizzazioni non del tutto consistenti (Bristow, 2005) ma al tempo stesso è foriero di elementi utili all'analisi dell'andamento economico delle regioni, come mostrato in Huggins & Thompson (2017).

Nell'ambito di un progetto congiunto tra il Politecnico di Milano e Polis-Lombardia, ci si è chiesti quali priorità possano essere individuate nelle politiche regionali a partire dall'analisi della situazione competitiva di una regione, nel caso specifico la Lombardia.

La competitività è infatti un elemento centrale delle strategie della programmazione comunitaria 2014-2020, dove essa gioca un ruolo importante all'interno degli Obiettivi Tematici 1, 2 e 3.

In particolare, all'interno dell'Obiettivo Tematico 1, nel 2014-2020 si era aggiunto, come condizionalità, lo sviluppo delle strategie di specializzazione intelligente (*Smart Specialisation Strategy*, S3), che nei regolamenti comunitari sono indicate come "le strategie di innovazione nazionali o regionali che definiscono le priorità allo scopo di creare un vantaggio competitivo sviluppando i loro punti di forza in materia di ricerca e innovazione e accordandoli alle esigenze imprenditoriali, al fine di rispondere alle opportunità emergenti e gli sviluppi del mercato in modo coerente, evitando nel contempo la duplicazione e la frammentazione degli sforzi" (L 347/338 IT Gazzetta ufficiale dell'Unione europea 20.12.2013).

Inoltre, si è evidenziato come nel caso della Lombardia le politiche per la competitività hanno giocato un ruolo nella resilienza a una scala territoriale fine (Dal Bianco & Fratesi, 2020).

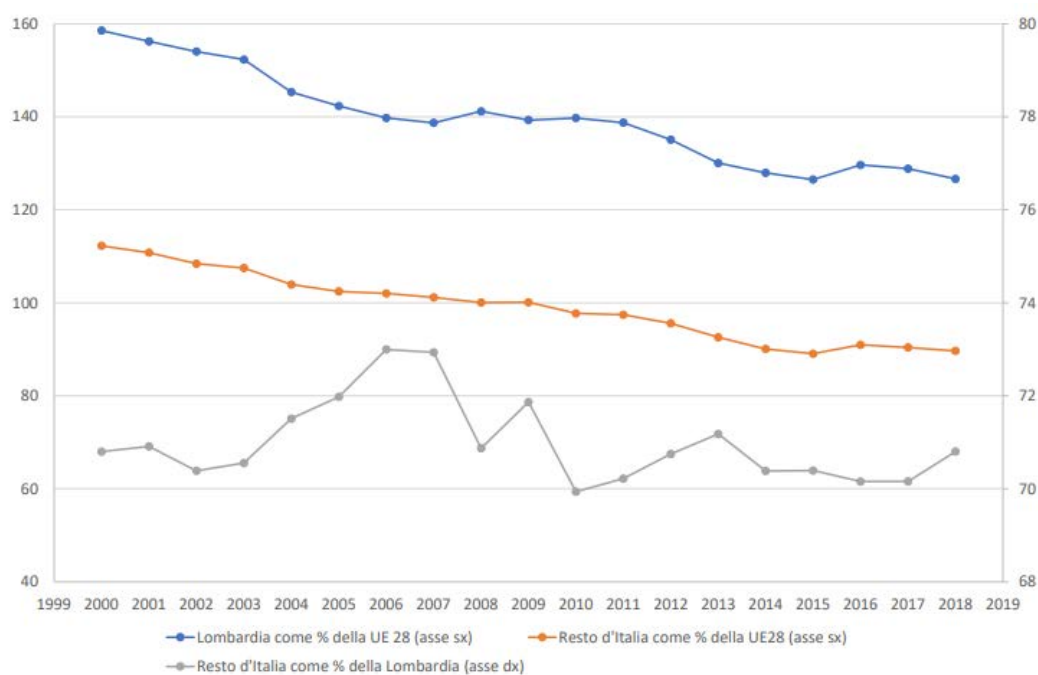
Nella nuova programmazione, che vedrà la riduzione da 11 a 5 Obiettivi Strategici, la competitività continuerà ad avere un ruolo importante, soprattutto nell'obiettivo 1 "un'Europa più intelligente attraverso la promozione di una trasformazione economica intelligente e innovativa".

(ii) Il trend macroeconomico regionale

La competitività è un concetto comparato e un cattivo andamento della performance macroeconomica relativa indica la probabile presenza di problemi nella struttura o nella dinamica competitiva di una regione.

La figura 1 mostra quindi l'andamento del PIL pro capite in parità di potere d'acquisto in termini relativi, utilizzando la media della Unione europea a 28 paesi (1) come benchmark.

Figura 1: PIL pro capite in parità di potere d'acquisto: Lombardia resto d'Italia in percentuale della UE 28



Fonte: ns. elaborazioni su dati Eurostat

Come noto la Lombardia è ai vertici della classifica italiana delle regioni per prodotto interno lordo pro capite e significativamente al di sopra della media europea. Al tempo stesso, però, la tendenza di lungo periodo è in calo: il livello della Lombardia rimane nel 2018 ancora oltre il 125% del PIL pro capite europeo ma il livello di partenza era molto più alto, rasentando nel 2000 il 160%.

Per evidenziare se tale effetto è esclusivamente dovuto all'andamento della Lombardia o è un effetto che colpisce l'Italia nel suo complesso, è stato rappresentato nello stesso grafico l'andamento del resto d'Italia (escludendo quindi la Lombardia in quanto essa costituisce da sola una parte significativa dell'economia del paese). Si evince che anche il

resto d'Italia ha ridotto significativamente il suo livello di PIL pro capite in parità di potere d'acquisto rispetto alla UE ed è passato da un valore superiore al 110% a un valore significativamente al di sotto della media, inferiore al 90%.

Sia per la Lombardia che per il resto d'Italia il calo relativo sembra avere rallentato o essersi addirittura arrestato negli ultimi anni precedenti la crisi Covid-19.

Per evidenziare quale delle due parti del paese abbia subito di più il declino, la Figura 1 rappresenta anche il livello del PIL pro capite del resto d'Italia in percentuale di quello della Lombardia. Si nota come tale livello si sia mantenuto pressoché costante nel tempo con valori attorno al 70%, anche se con un lieve recupero del resto d'Italia prima della crisi del 2007-2008, poi vanificato dopo di essa.

E' quindi possibile dedurre che la Lombardia non costituisce un'entità a sé stante rispetto al resto del paese, ma che le due unità spaziali vanno di pari passo con le seguenti spiegazioni possibili:

- i fenomeni (principalmente esterni) che agiscono sul paese e sulla regione sono gli stessi;
- l'andamento complessivo è dovuto alle dinamiche nazionali;
- le interazioni tra Lombardia e resto d'Italia sono così significative che i due andamenti sono tra di loro fortemente collegati.

(iii) Il Regional Competitiveness Index

Per l'analisi che individui le priorità di intervento, è stato utilizzato il *Regional Competitiveness Index* (RCI). Esso costituisce la più nota ed utilizzata misurazione della competitività a livello regionale in Europa. La prima edizione risale al 2010, poi ne sono seguite altre 3 a distanza di 3 anni l'una dall'altra nel 2013, 2016 e 2019 (Annoni, Dijkstra, & Gargano, 2017; Annoni & Kozovska, 2010; Dijkstra & Annoni, 2019).

La costruzione dell'indice avviene sulla base di una definizione di competitività regionale piuttosto ampia, la seguente: *“Regional competitiveness is the ability of a region to offer an attractive and sustainable environment for firms and residents to live and work.”* (Dijkstra & Annoni, 2019)

La metodologia utilizzata per calcolare questo indice e la teoria sottostante sono rimaste le stesse nel tempo per cui questo indice è, con un buon livello di approssimazione, comparabile nelle varie edizioni, anche se i singoli indicatori utilizzati per computare gli indici hanno subito lievi modifiche nel tempo.

Inoltre, l'indice è standardizzato in modo che valori superiori alla media UE assumano valore positivo e inferiori alla media un valore negativo.

L'indice si compone a partire da un grande numero di indicatori nell'ordine di varie decine (69 nella prima edizione, 74 nell'ultima edizione) che poi vengono aggregati con metodologie statistiche in 11 ambiti principali, detti “pilastri” i quali, a loro volta, vengono poi condensati in tre sottoindici e in un indice principale. L'aggregazione degli indici avviene con pesi diversi a seconda del tipo di regione, a causa della considerazione teorica che gli elementi di competitività dipendono dal grado di sviluppo regionale.

(iv) Le priorità di intervento

Di fronte a un andamento macroeconomico di declino relativo, al fine di evidenziare in quali aspetti la struttura competitiva della regione abbisogni maggiormente di intervento, è stato quindi studiato l'andamento della regione nei vari pilastri del Regional Competitiveness Index a partire dalla prima edizione.

Per fare questo, sono state utilizzate tre assunzioni concettuali:

- Sono problematici quei pilastri nei quali la situazione è al di sotto della media europea e quelli nei quali, pur partendo da una situazione migliore della media, il trend è negativo.
- E' importante mantenere una situazione il più possibile positiva in tutti i pilastri, per avere un bilanciamento della struttura competitiva regionale.
- Sono fuori dalla portata delle politiche regionali quei pilastri che riguardano indicatori macroeconomici sui quali può solo intervenire il governo nazionale.

In particolare, la seconda assunzione segue le idee sviluppate nella letteratura di scienze regionali che ha evidenziato che una struttura territoriale e di policy bilanciata è più positiva per la crescita regionale rispetto ad una sbilanciata verso alcuni asset e quindi povera in altri (Camagni, 2009; Crescenzi, Fratesi, & Monastiriotis, 2017; Di Cataldo & Monastiriotis, 2020; Fratesi & Perucca, 2019; Rodríguez-Pose & Wilkie, 2019).

La Figura 2 mostra quindi, su un asse in quali aspetti la Lombardia è più forte o più debole della media europea e, sull'altro, in quali aspetti il suo trend relativo è in tendenziale calo o in tendenziale crescita. In questo modo, è quindi possibile andare ad evidenziare aspetti in cui un intervento è necessario, evidenziate in colori tendenti al rosso, o non è necessario, evidenziate con colori tendenti al verde.

Figura 2: Situazione e andamento della struttura competitiva lombarda: una sintesi

		Andamento relativo degli indicatori RCI		
		In tendenziale calo	Sostanzialmente stabile	In tendenziale crescita
Situazione regionale nell'edizione 2019 del RCI	Sopra la media UE	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastructure • Business Sophistication 	<ul style="list-style-type: none"> • Health • Market Size 	
	Attorno alla media UE	<ul style="list-style-type: none"> • Labor Market Efficiency 	<ul style="list-style-type: none"> • Innovation 	
	Sotto la media UE	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Macroeconomic stability (country level)</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Institutions • Higher Education and skills 	<ul style="list-style-type: none"> • Technological Readiness • <i>Basic Education (country level)</i>

Fonte: ns. elaborazioni su dati del Regional Competitiveness Index.

Partendo dalle situazioni positive, quelle in alto a destra, sono alti e stabili gli indicatori relativi per quello che riguarda la dimensione del mercato e la salute, nei quali quindi non dovrebbe essere necessario intervenire, salvo i vari aggiustamenti legati alla crisi Covid-19.

E' poi buona, ma in peggioramento relativo, la situazione per quello che riguarda business sophistication e infrastrutture, ambiti nei quali nei quali parte del vantaggio competitivo della Lombardia si sta erodendo. In questo caso possono essere necessari interventi al fine di interrompere questa perdita di vantaggio competitivo. La situazione degli indicatori di innovazione è invece stabile e attorno alla media UE, una condizione non sufficiente a fornire un vantaggio competitivo.

Per quanto riguarda la technological readiness, la Lombardia si colloca in una situazione di svantaggio relativo, ma i suoi indicatori sembrano essere in miglioramento.

Due pilastri sono calcolati a livello nazionale e in entrambi la regione sconta una situazione nazionale peggiore rispetto a quella del resto dell'Europa. Nel primo di essi, la qualità dell'educazione gli indicatori sono raccolti da statistiche a livello nazionale ma sembra esserci un ruolo potenziale per le politiche regionali (2). La situazione in questo caso appare però essere in miglioramento relativo.

Il principale condizionamento nazionale che la regione sconta è quello della stabilità macroeconomica. Qui non solo il valore è al di sotto della media europea, ma il trend tra le varie edizioni del RCI è negativo, frutto del deterioramento della situazione macroeconomica del paese. Se è vero che la regione più grande del paese, in un'ottica generativa, può e deve avere un ruolo di traino sul paese stesso, è anche vero che le competenze macroeconomiche sono saldamente in mano allo stato centrale e non è possibile intervenire su di esse a livello regionale.

Ci sono tre pilastri regionali nei quali invece la regione avrebbe bisogno di migliorare la situazione. Innanzitutto, essa si trova ad essere simile alla media europea ma con valori in declino relativo per quanto riguarda l'efficienza del mercato del lavoro (3).

Per quanto riguarda le istituzioni (4) e l'educazione di alto livello e skills (5), invece, i valori sono sostanzialmente stabili ma al di sotto della media UE, per cui sono utili e necessarie politiche regionali che vadano ad incidere e a migliorare la situazione in questi aspetti.

Dei diversi aspetti di fragilità considerati nell'analisi del Regional Competitiveness Index, la formazione delle giovani generazioni e la lotta alla dispersione scolastica rappresentano l'aspetto cui il governo regionale ha prestato maggiore attenzione in questi anni, anche in risposta alla crescita del numero dei giovani NEET e al conseguente aumento delle disparità generazionali che rischia di minare il modello stesso di sviluppo sociale della Lombardia.

Un importante pilastro della riduzione della dispersione scolastica tra i giovani è il consolidamento dei percorsi di istruzione professionale che per la prima volta in Italia con la l.r. 30/2015 ha reso obbligatoria l'alternanza scuola-lavoro, consentendo così ai giovani di acquisire un titolo di istruzione e formazione professionale e al tempo stesso di accedere al mercato del lavoro. In parallelo Regione Lombardia sta investendo sui percorsi di Istruzione Tecnica Superiore (ITS), alternativi alla formazione universitaria e caratterizzati dall'elevata specializzazione tecnologica e dall'applicazione del modello di alternanza scuola-lavoro, in forte connessione tra mondo scolastico/universitario, mondo del lavoro e territorio.

I numeri incoraggianti fatti registrare in questi anni in termini di iscritti e corsi attivati di ITS, sebbene ancora sottodimensionati rispetto alla domanda potenziale del

sistema produttivo lombardo, indicano che la direzione intrapresa per aumentare le competenze delle giovani generazioni è quella giusta e potrà concorrere nel medio lungo periodo anche a ridurre l'inefficienza del mercato del lavoro.

Riferimenti bibliografici

- Annoni P., Dijkstra L., Gargano L. (2017), The EU Regional Competitiveness Index 2016, *Regional and Urban Policy Working Papers*, 2, <https://doi.org/10.2776/94425>
- Annoni P., Kozovska K. (2010), EU Regional Competitiveness Index 2010, *Ispira: European Commission, Joint Research Centre*, <https://doi.org/10.2788/88040>
- Bristow G. (2005), Everyone's a 'winner': Problematising the discourse of regional competitiveness, *Journal of Economic Geography*, 5: 285–304. <https://doi.org/10.1093/jeg/lbh063>
- Camagni R. (2002), On the Concept of Territorial Competitiveness: Sound or Misleading?, *Urban Studies*, 39, 13: 2395–2411. <https://doi.org/10.1080/0042098022000027022>
- Camagni R. (2009), Territorial capital and regional development, in Capello R., Nijkamp P. (eds.), *Handbook of Regional Growth and Development Theories*, Cheltenham: Edward Elgar.
- Crescenzi R., Fratesi U., Monastiriotis V. (2017), The EU Cohesion Policy and the factors conditioning success and failure: Evidence from 15 regions, *Regions Magazine*, 305, 1: 4-7. <https://doi.org/10.1080/13673882.2017.11868994>
- Dal Bianco A., Fratesi U. (2020), Territorial resilience and competitiveness policies: lombardy in programming period 2007-2013, *Scienze Regionali*, 19, 1: 55-90. <https://doi.org/10.14650/95928>
- Di Cataldo M., Monastiriotis V. (2020), Regional needs, regional targeting and regional growth: an assessment of EU Cohesion Policy in UK regions, *Regional Studies*, 54, 1: 35-47. <https://doi.org/10.1080/00343404.2018.1498073>
- Dijkstra L., Annoni P. (2019), *The EU Regional Competitiveness Index 2019*, Luxembourg: Publications Office of the European Union.
- Fratesi U., Perucca G. (2019), EU regional development policy and territorial capital: A systemic approach. *Papers in Regional Science*, 98, 1: 265-281. <https://doi.org/10.1111/pirs.12360>
- Huggins R., Thompson P. (2017), *Handbook of Regions and Competitiveness: Contemporary Theories and Perspectives on Economic Development*, Cheltenham: Edward Elgar.
- Rodríguez-Pose A., Wilkie C. (2019), Strategies of gain and strategies of waste: What determines the success of development intervention?, *Progress in Planning*, 133, 100423. <https://doi.org/10.1016/j.progress.2018.07.001>

La mobilità casa-università al tempo del Covid-19

di

Elena Maggi, Università dell'Insubria

Andrea Scagni, Università di Torino

Massimiliano Rossetti, Università di Milano-Bicocca

Matteo Colleoni, Università di Milano-Bicocca

(i) Introduzione

L'analisi del pendolarismo casa-lavoro/studio e le relative politiche di gestione dei flussi costituiscono un elemento chiave nel perseguire gli obiettivi di sviluppo sostenibile e, in particolare, per la riduzione dell'inquinamento e la congestione nelle aree urbane, rendendole più attrattive. Il tema è quindi da tempo oggetto di notevole interesse, in differenti contesti geografici (e.g., Romanowska *et al.*, 2019; Cattaneo *et al.*, 2018; Lavery *et al.*, 2013). L'insorgere della pandemia da Covid-19 ha imposto cambiamenti alle abitudini di mobilità, sia forzati dalle disposizioni normative sia per scelta personale al fine di ridurre il rischio sanitario, impattando in particolar modo sul trasporto pubblico locale (Lozzi *et al.*, 2020).

In questo contesto le università giocano un ruolo notevole, in quanto luoghi di attrazione di flussi di trasporto sistematici e consistenti (Grechi *et al.*, 2019) e luoghi del vivere collettivo in cui la prevenzione sanitaria risulta più tecnicamente complessa da assicurare.

Per questo motivo il Gruppo di Lavoro Mobilità della Rete delle Università per lo Sviluppo Sostenibile (RUS), con il patrocinio della Conferenza dei Rettori delle Università Italiane, ha avviato nel luglio 2020 un'indagine, tramite questionario on-line, sulle abitudini di spostamento verso/da le sedi accademiche italiane di studenti, docenti e personale tecnico-amministrativo (PTA), alla luce dell'emergenza sanitaria Covid-19.

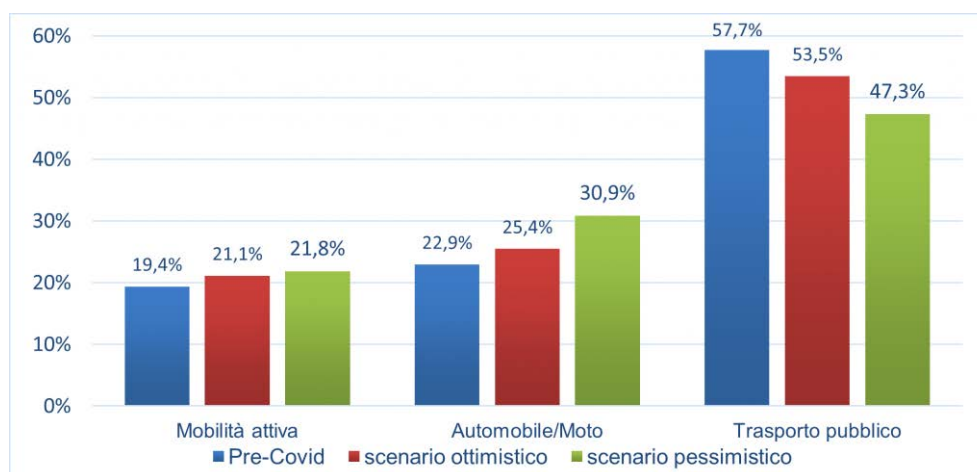
Il presente lavoro presenta alcune elaborazioni dei dati raccolti a fine luglio da 44 università italiane. Vengono messe a confronto le scelte di mobilità precedenti alla pandemia con quelle previste per la ripartenza delle attività, ipotizzando due scenari di basso rischio sanitario (ottimistico; scenario 1) oppure medio-alto (pessimistico; scenario 2); particolare attenzione è stata posta sui fattori di sicurezza sanitaria, multimodalità e sostenibilità.

Il campione di circa 85.000 risposte (rappresentativo di una popolazione accademica totale pari ad oltre 1 milione di membri) è composto per il 79% da studenti, 11% da docenti o ricercatori e 9,6% da personale tecnico-amministrativo. Le università del nord, localizzate nelle regioni più colpite dalla pandemia, prevalgono: il 45% delle risposte riguarda il nord-ovest, il 24% il nord-est, il 16% il centro ed il 15,5% sud e isole.

(ii) Frequenza e scelta della modalità di trasporto prima e dopo

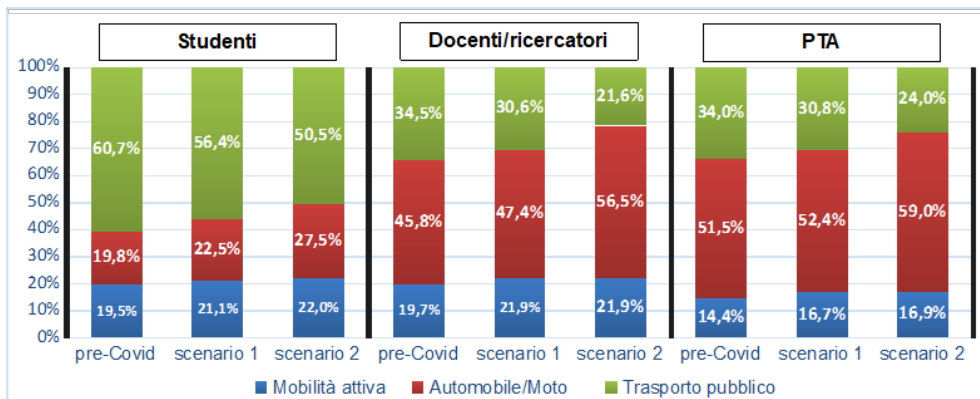
In assenza di vincoli esterni, nella comunità accademica prevale un atteggiamento di frequenza delle sedi universitarie conservativo delle abitudini pre-Covid, in caso di rischio sanitario molto ridotto: anche se circa un terzo vorrebbe diminuire la sua presenza in università, ben il 65,7% ha dichiarato l'intenzione di continuare a frequentare l'università quanto prima. Tale percentuale crolla, però, drasticamente (al 18,6%) nello scenario pessimistico: in tal caso, il 61% del campione frequenterà le sedi universitarie solo nelle occasioni strettamente necessarie. L'orientamento è simile in tutte le aree del Paese. Riguardo al possibile cambiamento di modalità di trasporto, mentre nello scenario ottimistico solo il 17,6% intende attuarlo, tale percentuale si raddoppia in caso di più elevato rischio sanitario. Focalizzandosi sul mezzo di trasporto *prevalente* (come distanza) nel tragitto casa-università ed aggregando le modalità nelle tre categorie indicate nella Figura 1, si rileva uno shift modale prevalentemente dal trasporto pubblico all'automobile e per una bassa percentuale alla modalità attiva (a piedi o in bicicletta). Il calo del trasporto pubblico a vantaggio delle altre due modalità è più forte nello scenario pessimistico (-10%).

Figura 1: Scelta del mezzo prevalente pre-Covid-19 e nei due scenari pandemici



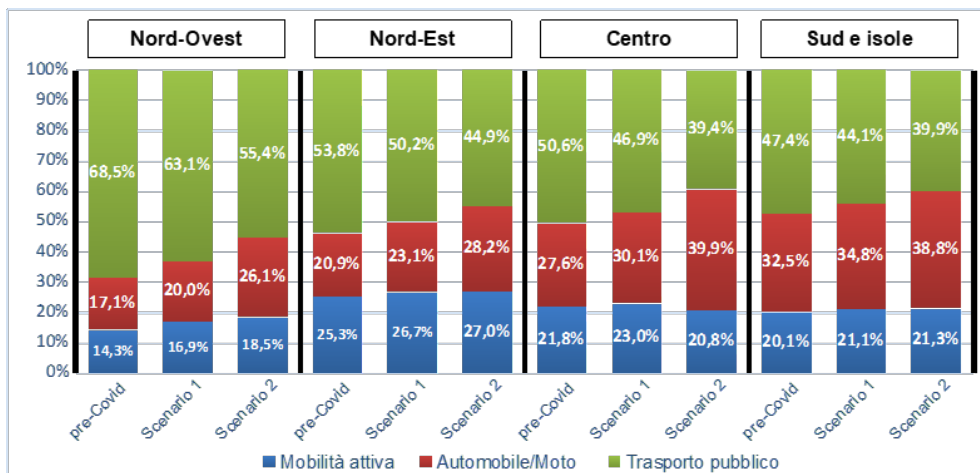
Analizzando le scelte modali disaggregate per ruolo e macroarea geografica (Fig. 2-3), analogamente a quanto emerso nell'indagine nazionale sulla mobilità universitaria del 2016 (Colleoni, Rossetti, 2019), si rileva nella situazione pre-Covid un più limitato uso dell'auto da parte degli studenti, rispetto al personale, mentre il ricorso alla mobilità attiva (poco meno del 20%) da parte dei docenti è in linea con gli studenti. Nei due scenari pandemici, si conferma per tutti i ruoli lo shift modale sopra descritto, con una maggiore accentuazione nel caso degli studenti. La suddivisione per macroaree evidenzia ora, in linea con le rilevazioni del 2016 e con quelle dell'Osservatorio Audimob (ISFORT, 2020a), una più marcata scelta del trasporto pubblico nelle aree in cui il servizio è maggiormente capillare e frequente, come nel Nord-Ovest (68,5%), in contrasto con il Sud (47,4%), mentre la mobilità attiva è più diffusa nel Nord-Est (oltre il 25%), area notoriamente a forte tradizione ciclabile.

Figura 2: Scelta del mezzo prevalente per ruolo



Le differenze di mobilità pre-Covid tra le aree geografiche del paese si mantengono nelle previsioni di ripresa, anche se in termini relativi la quota percentuale dell'auto si incrementa un po' di più al Nord, dove l'emergenza è stata fin dall'inizio più drammatica.

Figura 3: Scelta del mezzo prevalente per area



(iii) I cambiamenti individuali negli spostamenti

Focalizzandosi sui *cambiamenti individuali* pre-pandemia e nei due scenari di evoluzione pandemica, le *matrici di transizione* (Tab. 1-2) evidenziano che nello scenario ottimistico il 95,8% di coloro che andava in università a piedi o in bicicletta continuerà a farlo, e in quello pessimistico tale percentuale aumenta lievemente (96,1%) – come prevedibile, data la relativa sicurezza sanitaria di queste modalità. Analogamente si comporta l'automobilista che mantiene consolidate le sue abitudini anche al tempo del Covid-19. Il dato più rilevante è però quello relativo agli utenti pre-pandemia del trasporto pubblico: il rischio di contagio, combinato con le restrizioni del coefficiente di riempimento dei mezzi, tendono a spingere le persone verso altre modalità considerate più sicure (Gkiotsalitis, Cats, 2020; ISFORT, 2020b). L'incidenza di questa “fuga” dal

mezzo pubblico, mentre è pari al 9% nello scenario 1, è più consistente nel 2: circa un 20% degli utenti del trasporto pubblico ha dichiarato di passare all'auto nel 13,3% dei casi e alla mobilità attiva nel 6%. Su queste quote le politiche di mobilità devono incidere, incentivando un più ampio ricorso alla mobilità attiva, e limitando, con misure di aumento dell'offerta e gestione dei mezzi, l'abbandono del trasporto pubblico.

Tabella 1: Matrice di transizione per il viaggio casa-università (scenario ottimistico)

		Mezzo principale - scenario ottimistico			
		Mobilità attiva	Auto/moto	Trasporto pubblico	Totale
Mezzo principale pre-covid	Mobilità attiva	95,8%	1,2%	3,0%	100%
	Auto/moto	1,8%	96,5%	1,7%	100%
	Trasporto pubblico	3,7%	5,3%	91,0%	100%
Totale		20,6%	25,6%	53,9%	100%

Tabella 2: Matrice di transizione per il viaggio casa-università (scenario pessimistico)

		Mezzo principale - scenario pessimistico			
		Mobilità attiva	Auto/moto	Trasporto pubblico	Totale
Mezzo principale pre-covid	Mobilità attiva	96,1%	2,3%	1,6%	100%
	Auto/moto	1,0%	98,7%	0,3%	100%
	Trasporto pubblico	6,0%	13,3%	80,6%	100%
Totale		21,8%	30,9%	47,3%	100%

La riduzione nell'uso del trasporto pubblico è assai più marcata per il corpo docente, dove meno del 60% dell'utenza – già limitata – del trasporto pubblico intende mantenere tale scelta e la transizione da trasporto pubblico a auto (32,6%) è quattro volte superiore rispetto alla transizione verso la modalità attiva (8,2%), mentre per gli studenti è “solo” il doppio (Tab. 3).

Tabella 3: Matrice di transizione della modalità principale per ruolo (scenario 2)

Ruolo nell'Università		Mezzo principale nello scenario pessimistico			
Mezzo principale pre-Covid		Mobilità attiva	Auto/moto	Trasporto pubblico	Totale
Studente	Mobilità attiva	95,9%	2,3%	1,9%	100,0%
	Auto/moto	0,8%	98,8%	0,3%	100,0%
	Trasporto pubblico	5,8%	12,0%	82,2%	100,0%
	Totale	21,6%	27,2%	51,2%	100,0%
Docente/ricercatore	Mobilità attiva	96,9%	3,0%	0,1%	100,0%
	Auto/moto	1,5%	98,4%	0,1%	100,0%
	Trasporto pubblico	8,2%	32,6%	59,2%	100,0%
	Totale	22,7%	58,2%	19,1%	100,0%
PTA	Mobilità attiva	98,0%	1,7%	0,3%	100,0%
	Auto/moto	1,0%	98,9%	0,1%	100,0%
	Trasporto pubblico	7,9%	22,8%	69,3%	100,0%
	Totale	17,6%	58,6%	23,9%	100,0%

(iv) Scelte e vincoli: il ruolo del capitale di mobilità

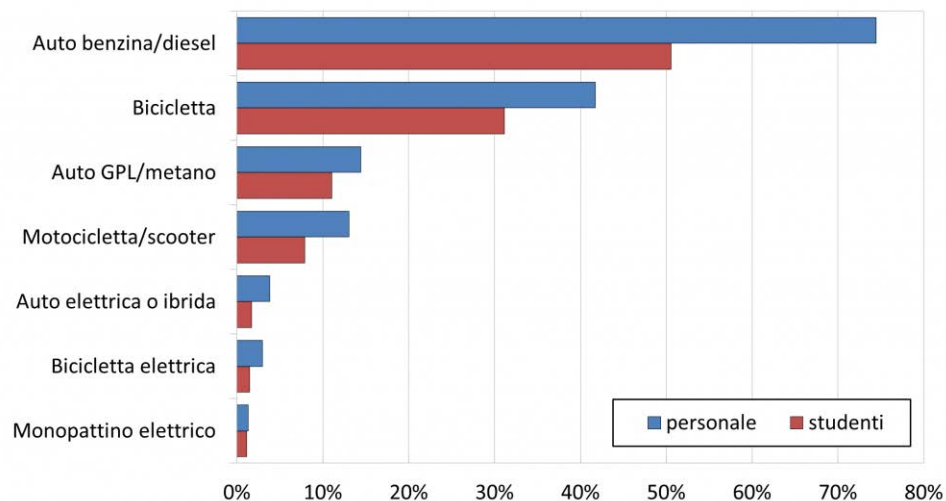
Come è noto in letteratura, le scelte di mobilità sono strettamente vincolate all'offerta di servizi di trasporto a cui l'individuo può accedere e all'effettiva disponibilità di mezzi di trasporto privati (. Per questo, parlare di “scelte” di mobilità è spesso ipotetico: in

alcuni casi l'individuo può avere *una sola opzione*, ad esempio solo l'auto perché il trasporto pubblico non è disponibile sulla tratta e la distanza è troppo elevata per la mobilità attiva.

Il *capitale di mobilità*, cioè l'effettivo insieme di opzioni adottabili per la propria mobilità, non è immutabile, essendo possibile acquistare nuovi mezzi di trasporto o poter usufruire di un miglioramento dei servizi di trasporto. Tuttavia, le rigidità sono evidenti, specie relativamente all'acquisto di un'auto.

Per tenere conto di questo aspetto, l'indagine ha rilevato l'effettiva disponibilità all'interno della famiglia di ciascuna tipologia di mezzo di trasporto privato per il casa-università (Fig. 4).

Figura 4: Disponibilità dei mezzi di trasporto individuali per il pendolarismo casa-università



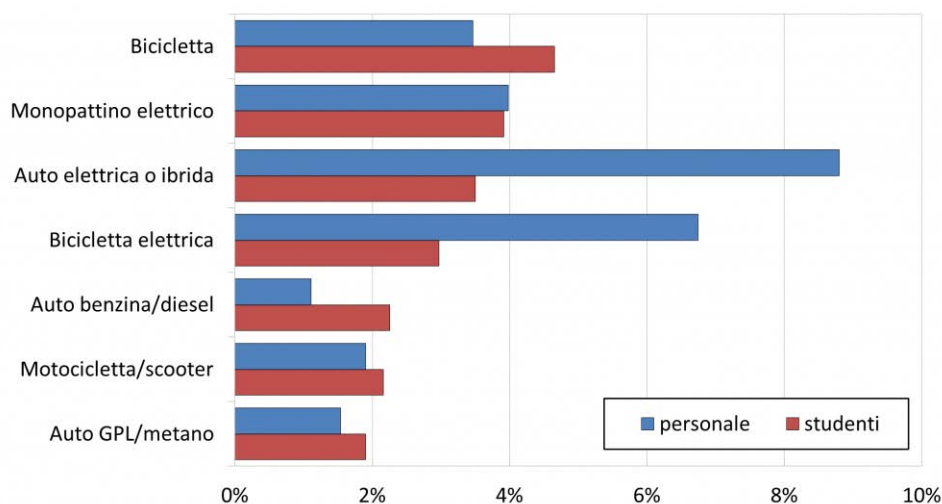
Si evidenzia la minore disponibilità da parte degli studenti sia dell'auto, di oltre venti punti percentuali, sia della bicicletta, di circa 10 punti. Quote equivalenti (ma ancora limitate) si registrano solo per i monopattini, mezzo dai connotati decisamente "giovani".

Le intenzioni di acquisto di veicoli (Fig. 5) mostrano ancor più il divario tra studenti e personale: una quota doppia (ma comunque limitata) di studenti intende acquistare un'auto rispetto ai dipendenti (che ne dispongono già in larga maggioranza). La divergenza è opposta e molto marcata sulle intenzioni di acquisto di veicoli elettrici, economicamente fuori portata per molti studenti ed invece presenti nei piani per l'immediato futuro del 7-9% del personale. Si tratta comunque di quote minoritarie, né è valutabile quanto l'emergenza Covid-19 sia fattore rilevante nel determinare tali intenzioni di acquisto.

Se classifichiamo i rispondenti in base ai mezzi disponibili, distinguendo solo tra auto/moto e mezzi "ecologici", abbiamo quattro gruppi: quelli che non hanno alcun veicolo disponibile per recarsi in università (24,3%), coloro che dispongono solo di mezzi ecologici (10,1%) ovvero solo auto/moto (34,1%) e quelli che dispongono di entrambi

(31,5%). In linea di principio, solo quest'ultimo gruppo può effettivamente "scegliere" tra le due alternative.

Figura 5: Intenzioni di acquisto di veicoli privati



Nell'immediato, quindi, un quarto della comunità universitaria non ha reali possibilità di scelta, potendo ricorrere solo alla pedonalità o al trasporto pubblico. Riesaminando la "fuga" dal trasporto pubblico in quest'ottica, le "scelte" risultano nettamente condizionate dalle opzioni disponibili (Tab. 4). Chi non dispone di mezzi rimane più facilmente utente del trasporto pubblico (88,3%), mentre il passaggio all'auto è praticamente unanime per chi dispone solo di veicoli a motore (21,7% contro 2% verso la mobilità attiva). Anche se sono disponibili entrambi i tipi di mezzi, il "ritorno" all'auto prevale (15,8% contro 7,7%). Solo tra chi dispone unicamente di "eco-mezzi" la mobilità attiva diventa la destinazione prevalente.

Tabella 4: Transizioni "in fuga" dal trasporto pubblico per tipo di mezzi di trasporto individuali disponibili

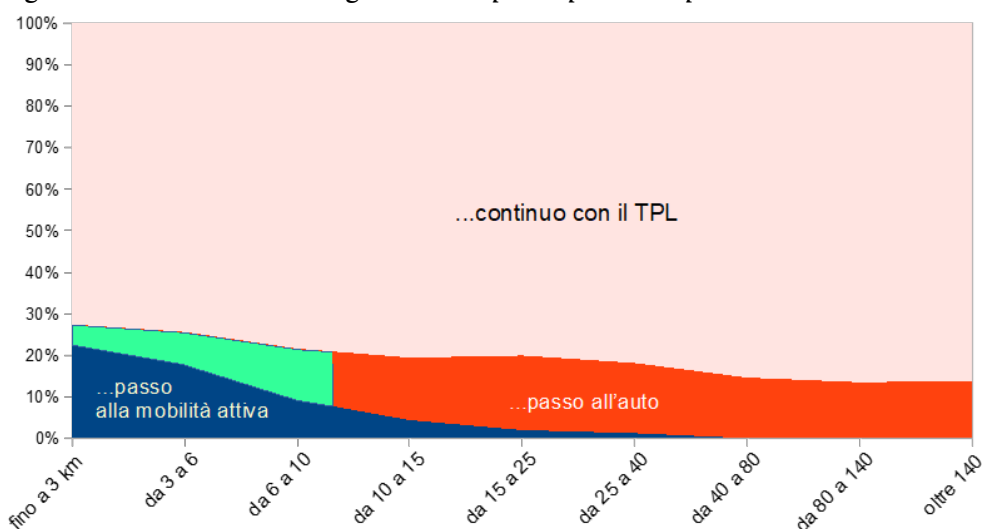
da trasporto pubblico a...	Mobilità attiva	Auto/moto	Trasporto pubblico
Nessun mezzo	6,4%	5,3%	88,3%
solo eco-mezzi	13,5%	4,7%	81,8%
solo auto/moto	2,0%	21,7%	76,3%
un mix dei 2 tipi	7,7%	15,8%	76,4%

(v) Distanze e scelte

La distanza casa-università può portare all'esclusione della mobilità attiva e a modificare la propensione all'uso degli altri mezzi. In tale ottica, il passaggio alla mobilità attiva diviene rilevante solo sotto i 10-12 chilometri, e prevalente sotto i 6-7 (Fig. 6). La massima concentrazione di passaggio dal trasporto pubblico all'auto si ha tra i 15 e 40 chilometri; tuttavia, tale scelta mantiene una certa rilevanza anche per distanze contenute (parte verde della fascia di passaggio all'auto). E' questo il segmento dove la

mobilità attiva è un'opzione realmente praticabile, su cui va focalizzato lo sforzo di policy per incentivare un diverso. Disincentivare lo shift verso l'auto di un pendolare da 40 km richiede invece una progettualità diversa e più articolata, col mantenimento almeno parziale dell'uso del trasporto pubblico, ad esempio attraverso forme di "park and ride" in cui l'auto ha un ruolo parziale, venendo sostituita da trasporto pubblico metropolitano per la tratta finale.

Figura 6: Transizioni "in fuga" dal trasporto pubblico per distanza casa-università



(vi) Impatto sul traffico e implicazioni di policy

L'indagine qui presentata aiuta anche a valutare le implicazioni dei cambiamenti delle scelte modali della popolazione universitaria in termini di incremento del livello di traffico stradale. Anche se una stima attendibile è ovviamente un obiettivo complesso, è possibile delineare alcune previsioni, combinando i dati pre-Covid e nei due scenari previsivi sulle scelte modali con quelli relativi alla frequenza di spostamento settimanale verso l'università e traendone una stima della variazione del volume di viaggi/settimana per ciascuna modalità. I risultati di tale analisi, riassunti nella tabella 5, evidenziano un calo sia a livello aggregato che per modalità, particolarmente nello scenario pessimistico, giustificato dal fatto che l'80% degli intervistati ha dichiarato di volersi recare presso l'Ateneo il meno possibile o al massimo la metà delle volte di prima della pandemia. La minore frequenza prevista dai rispondenti comporta una diminuzione dei volumi di traffico rispetto a quelli pre-Covid. Il calo è maggiore per il trasporto pubblico, dove minor frequenza e cambiamento modale negativo si combinano; anche per l'auto, tuttavia, la maggior quota modale non controbilancia l'effetto della minore frequenza.

Tabella 5: Variazioni stimate dei volumi settimanali di spostamenti casa-università per modalità rispetto al pre Covid-19

	Scenario ottimistico	Scenario pessimistico
Mobilità attiva	-10,4%	-51,8%
Auto/moto	-11,4%	-45,3%
Trasporto pubblico	-27,5%	-68,4%
Totale	-20,7%	-60,3%

Tali stime sono ovviamente fortemente influenzate dalle politiche di riavvio delle lezioni in presenza e da quelle di *smart working*. Ne sono una dimostrazione i diversi tentativi di riapertura effettuati da settembre 2020 ad oggi, che hanno portato anche ad un aumento del traffico veicolare sulle strade urbane. Le previsioni di shift modale al momento della ripartenza delle attività in presenza devono stimolare gli Atenei ad intensificare le proprie azioni di *mobility management* in chiave sostenibile, usando la leva sia economica (es.: abbonamenti scontati) sia motivazionale (es.: interventi di sensibilizzazione), per spingere studenti e personale a privilegiare forme di spostamento con mezzi in condivisione (sharing, pooling) e/o attivi e/o di trasporto pubblico, combinati in un'unica soluzione intermodale per le medio-lungo distanze. Vi è infatti una grande preoccupazione che alcune scelte, indotte dall'attuale situazione epidemiologica, possano diventare permanenti anche una volta risolta l'emergenza. Questa sarà una delle principali sfide anche di amministratori pubblici ed imprese di servizi di trasporto, chiamati da un lato a governare la mobilità prefigurandosi scenari alquanto incerti, dall'altro lato a programmare servizi alternativi o, quantomeno, complementari all'uso dell'automobile privata individuale, accelerando l'integrazione dei mezzi e la promozione della mobilità sostenibile.

Riferimenti bibliografici

- Cattaneo M., Malighetti P., Morlotti C., Paleari S. (2018), Students' mobility attitudes and sustainable transport mode choice, *International Journal of Sustainability in Higher Education*, 19,3.
- Colleoni M., Rossetti M. (2019), *Università e governance della mobilità sostenibile*, FrancoAngeli, Milano.
- Gkiotsalitis K., Cats O. (2020), Public transport planning adaption under the COVID-19 pandemic crisis: literature review of research needs and directions, *Transport Reviews*.
- Grechi D., Maggi E., Crotti D. (2019), Le abitudini del pendolarismo universitario e la propensione al cambiamento. Il caso dell'Università degli Studi dell'Insubria, *Rivista Italiana di Economia Demografia e Statistica*, LXXIII, 1: 5-16.
- ISFORT (2020a), *17° Rapporto sulla mobilità degli italiani. Tra gestione del presente e strategie per il futuro*, novembre 2020.
- ISFORT (2020b), *La mobilità degli italiani dopo il confinamento. Il rimbalzo della domanda*, Agosto 2020.
- Klöckner C. A., Friedrichsmeier T. (2011), A multi-level approach to travel mode choice –how person characteristics and situation specific aspects determine car use in a student sample, *Transportation Research Part F – Traffic Psychology and Behaviour*, 14: 261-277.
- Lavery T. A., Páez A., Kanaroglou P. S. (2013), Driving out of choices: an investigation of transport modality in a university sample, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 57: 37-46.
- Lozzi G., Rodrigues M., Marcucci E., Teoh T., Gatta V., Pacelli V. (2020), *Research for TRAN Committee – COVID-19 and urban mobility: impacts and perspectives*,

European Parliament, Policy Department for Structural and Cohesion Policies, Brussels.

Romanowska A., Okraszewska R., Jamroz K. (2019), A Study of Transport Behaviour of Academic Communities, *Sustainability*, 11, 13: 3519.

Covid-19, documento SIAARTI e gerarchie di cura: cambiamenti e comportamenti sanitari in Italia

di

Vincenzo Provenzano, Dipartimento di Scienze Economiche, Aziendali e Statistiche –
Università di Palermo

(i) Introduzione

In periodi segnati da pandemie sanitarie e crisi economiche profonde, l'incertezza rende ansiosi, influenzando comportamenti singoli, collettivi. Il Covid-19 ha già provocato e comporterà una serie di mutamenti che in Italia toccano diversi aspetti e tra questi sicuramente si annovera il principio della cura, per cui l'uso delle risorse e le politiche sanitarie necessitano di un processo di analisi e approfondimento ad oggi non maturo.

L'articolo pone sotto i riflettori un tema lasciato nell'ombra: il diritto alla cura e il principio di gerarchia che è stato applicato durante la pandemia (1). Pietra miliare è il documento della Società Italiana di Anestesia, Analgesia, Rianimazione e Terapia Intensiva (SIAARTI, 2020) che ha avuto l'obiettivo di orientare gli operatori medici sul campo secondo un principio di "medicina di emergenza", e che di fatto ha emarginato le persone anziane e più fragili. Il fenomeno di emarginazione, inoltre, si è ripetuto nelle attuali fasi preferite ad altri portatori d'interesse.

Il documento SIAARTI e la scarsità delle cure sono analizzati nel primo paragrafo in cui l'oggetto di studio è se ad una medicina delle catastrofi, così concepita, si può far corrispondere una logica gerarchica di cura per cui gli anziani sono stati anteposti ai più giovani. Nel secondo paragrafo, si presentano alcune riflessioni sulla presunta oggettività nella massimizzazione della speranza di vita collettiva, evidenziando alcune contraddizioni che mettono a repentaglio la solidarietà intergenerazionale tra le diverse fasce della popolazione italiana. Infine nelle conclusioni si prefigura la necessità di costruire un ecosistema sanitario sostenibile, liberando la classe medica da decisioni di cui non sono gli unici responsabili ma che coinvolgono la politica e le scelte collettive dei cittadini.

(ii) Il Covid-19, il documento SIAARTI e la scarsità delle cure

L'anno 2020 ha rappresentato uno spartiacque nell'ambito della gestione della salute e dei principi generali di cura sia nel settore pubblico che in quello privato in Italia. In tale ambito si assiste ad una delle massime espressioni di asimmetria informativa tra medico, paziente e le famiglie.

La cornice di partenza è l'Art. 32. Comma 1 della Costituzione quando recita che *“La Repubblica tutela la salute come fondamentale diritto dell'individuo e interesse della collettività, e garantisce cure gratuite agli indigenti.”*

La salute è, quindi, uno dei diritti inviolabili di ogni essere umano in quanto tale, a tal fine lo Stato ha il dovere di assicurare il mantenimento di standard di salute adeguati all'intera popolazione senza discriminazioni di alcun genere.

È evidente che l'universalità del diritto alla salute è stata messa a dura prova dalla diffusione rapida e spiazzante dell'epidemia di COVID-19.

Non è casuale, quindi, che a conferma della criticità dei reparti di terapia intensiva in particolare nelle zone di massimo contagio, la Società Italiana di Anestesia, Analgesia, Rianimazione e Terapia Intensiva (SIAARTI) ha diffuso un documento (SIAARTI, 2020) allo scopo di fornire un supporto agli operatori medici come gli anestesisti impegnati a gestire in prima linea una maxi-emergenza che non ha avuto precedenti per caratteristiche e proporzioni.

Il 6 marzo del 2020, proprio nella fase in cui era chiaro che le strutture avrebbero attraversato una situazione drammatica, viene pubblicato un documento che ha reso esplicite alcune considerazioni sul concetto di cura con un passaggio fondamentale legato alla sua utilità e universalità.

I punti principali del documento si riferiscono alla constatazione del forte aumento dei casi di acuta insufficienza respiratoria e conseguente necessità di ricovero in terapia intensiva:

“una parte consistente di soggetti con diagnosi di infezione da Covid19 richiede supporto ventilatorio a causa di una polmonite interstiziale caratterizzata da ipossiemia severa. L'interstiziopatia è potenzialmente reversibile, ma la fase di acuzie può durare molti giorni” (SIAARTI, 2020)

La riflessione SIAARTI esplicita quindi un principio di natura medica associato ad un concetto di scarsità: il potenziale ma ormai certo squilibrio tra la domanda di aiuto della popolazione affetta dalla pandemia in alcune regioni italiane, rispetto alla disponibilità effettiva di risorse a disposizione per le cure.

In tale scenario inteso come “medicina delle catastrofi” sono presenti elementi di indeterminazione nel momento in cui è necessario fare scelte in una complessa struttura di asimmetria informativa che non è solamente quella del paziente o dei familiari nei confronti del medico, ma coinvolge il medico stesso che paradossalmente e per aspetti di natura temporale “non sa” chi curare e per quanto tempo.

Il non saper curare non riflette, infatti, un problema di competenza specifica, semmai un secondo livello di asimmetria di tipo indotto, temporale e adattivo. È una asimmetria indotta perché nasce dal fatto che in presenza di eventi eccezionali come il Covid-19 non si potevano programmare i numeri possibili di pazienti che avrebbero avuto necessità di assistenza; è temporale perché legata alla velocità di trasmissione del contagio; è adattiva a causa del rapido aggiustamento delle terapie in parte sperimentali e su cui era evidente l'incertezza in un mondo quello sanitario basato su protocolli standardizzati e scientificamente sperimentati nel tempo.

In breve, la carenza di servizi e attrezzature ha responsabilizzato il medico nello scegliere chi curare non in base unicamente a una scelta medica, ma legate a considerazioni sul numero dei soggetti che avrebbero potuto accedere alle cure e collegate al risultato finale della guarigione.

Un passaggio del documento SIAARTI (2020) chiarisce il punto:

“L’allocazione è una scelta complessa e molto delicata, anche per il fatto che un eccessivo aumento straordinario dei letti intensivi non garantirebbe cure adeguate ai singoli pazienti e distoglierebbe risorse, attenzione ed energie ai restanti pazienti ricoverati nelle Terapie Intensive. È da considerare anche l’aumento prevedibile della mortalità per condizioni cliniche non legate all’epidemia in corso, Come estensione del principio di proporzionalità delle cure, l’allocazione in un contesto di grave carenza (shortage) delle risorse sanitarie deve puntare a garantire i trattamenti di carattere intensivo ai pazienti con maggiori possibilità di successo terapeutico: si tratta dunque di privilegiare la “maggior speranza di vita”.

Nel preambolo del documento si legge anche un passaggio fondamentale secondo cui la disponibilità di risorse non entra solitamente nel processo decisionale e nelle scelte del singolo caso, finché le risorse non diventano così scarse da non consentire di trattare tutti i pazienti che potrebbero ipoteticamente beneficiare di uno specifico trattamento clinico.

Si decide, quindi, di mettere in pratica alcuni principi di “idoneità clinica” comprendendo quindi:

- il tipo e la gravità della malattia,
- la presenza di comorbidità,
- la compromissione di altri organi e apparati e la loro reversibilità.

Ma il passaggio più difficile, forse, è il seguente:

“non dover necessariamente seguire un criterio di accesso alle cure intensive di tipo “first come, first served”. (SIAARTI, 2020)

In breve, il compito del medico non è più quello di curare *tout court*, ma anche di gestire in modo specifico il diritto alla cura del singolo paziente in rapporto alla speranza di vita e sempre in regime di incertezza.

Si scrive, inoltre, sollevando non poche perplessità, che scopo delle raccomandazioni è anche quello di:

- sollevare i clinici da una parte della responsabilità nelle scelte, che possono essere emotivamente gravose, compiute nei singoli casi;
- rendere espliciti i criteri di allocazione delle risorse sanitarie in una condizione di una loro straordinaria scarsità.

Un elemento che il Covid-19 ha permesso di rendere meno latente è che i processi decisionali sono da un lato di pertinenza individuale, ma dall’altro influenzano immediatamente le scelte di tutti gli altri soggetti interessati, secondo meccanismi di ‘induzione a ritroso’ (*backward induction*) e di interdipendenza tra le persone. I risultati, quindi, influiscono sulla strategia che, a loro volta per effetti di interazione e di imitazione ripetuta, influenzano il comportamento successivo delle persone.

Le esternalità di un comportamento e di scelte effettuate hanno quindi diverse dimensioni, su cui è necessario soffermarsi; nel documento SIAARTI sono presenti

elementi oggettivi e di valore che nei processi decisionali estremi devono avere contorni ben precisi e sulle cui ricadute è necessaria avere piena consapevolezza.

(iii) Gli anziani e i fattori discriminanti delle cure: scelte oggettive o valoriali?

Un elemento che ha avuto una sua valenza specifica si è riferito, durante le fasi acute del Covid-19, a come affrontare il tema dei pazienti anziani e come questo abbia influenzato la condotta di cura dei medici. L'argomento può estendersi a qualsiasi evento estremo in cui entrano in campo fattori di incertezza che riducono la capacità di scelta secondo criteri razionalità anche se limitata. Nel documento SIAARTI l'età diviene elemento discriminante per la cura:

“Può rendersi necessario porre un limite di età all'ingresso in Terapia Intensiva. Non si tratta di compiere scelte meramente di valore, ma di riservare risorse che potrebbero essere scarsissime a chi ha in primis più probabilità di sopravvivenza e secondariamente a chi può avere più anni di vita salvata, in un'ottica di massimizzazione dei benefici per il maggior numero di persone.”

In uno scenario, quindi, di saturazione delle risorse intensive, non necessariamente si deve seguire un criterio di accesso alle cure intensive di tipo *'first come, first served'*. Si è di fronte – nonostante si affermi il contrario – ad una logica valoriale, anche se basata su un parametro quantitativo, perché si massimizza il beneficio secondo un principio di quantità indifferenziata.

La tre fasi del Covid-19 registrano un doppio paradosso: se da un lato l'alta presenza strutturale della popolazione anziana in Italia avrebbe richiesto, negli anni passati, un corretto dimensionamento di posti letto anche nelle terapie intensive, la classe anziana è stata di fatto considerata una minoranza nella gerarchizzazione della cura utilizzando parametri basati sulla speranza di vita.

Il documento SIAARTI ha offerto allo stesso tempo, criteri oggettivi e valutazioni qualitative su cui è complesso dare un giudizio, ma di cui è possibile constatare la *ratio*; esiste un rapporto di causalità tra l'uso delle risorse e i comportamenti di cura, che non sono tra di loro svincolati ma fortemente interconnessi e su cui le politiche gestionali e di programmazione sanitarie necessitano una profonda rivisitazione.

La conseguenza, quindi, è che indicatori come la comorbilità, ovvero la presenza precedente o simultanea di altre malattie, e l'età di 75-80 anni, sono state la base su cui decidere in termini di aspettativa di vita e conseguente condizione necessaria per la priorità o meno nell'uso delle cure.

Gli elementi considerati non tengono conto che il Covid-19 ha avuto un impatto cruciale sui sistemi nazionali sanitari e che lo scenario catastrofico ha indotto l'uso di un principio di utilità ordinale legata ad una massimizzazione di un bene globale e determinato su scelte ben precise e di fatto valoriali:

1. salvare il massimo numero di vite
2. aumentare il maggior numero possibile di anni di vita
3. dare la precedenza a persone con un potenziale di vita maggiore

Se la gerarchizzazione della cure per mancanza di risorse è il risultato di un sistema sanitario che negli ultimi anni in Italia ha portato a tagli significativi e al blocco alle assunzioni, secondo un mal applicato principio economico di recupero di efficienza tecnica, proprio gli anziani che hanno maggiormente contribuito finanziariamente alla sua costruzione, specialmente negli anni lavorativi, ne sono esclusi in fase di acuta scarsità: una *Conventio ad excludendum* che apre una serie di questioni.

L'analisi della equità intergenerazionale necessita, quindi, di una profonda revisione, anche per svelare in modo chiaro i meccanismi di *accountability*, responsabilità degli amministratori che impiegano risorse finanziarie pubbliche, di rendicontarne l'uso sia sul piano della regolarità sia su quello dell'efficacia della gestione, che muta notevolmente in periodi eccezionali.

Le società affrontano spesso i problemi solo quando ne percepiscono la gravità della mancata soluzione. Per confermare i profondi cambiamenti avvenuti, prima del Covid-19 l'Italia aveva a disposizione circa 5.000 posti in terapia intensiva che in pochi mesi sono stati programmati e programmati a circa 9.947 (anno 2020), per arrivare nel marzo del 2021 a quasi 10.000 postazioni. I posti letto disponibili delle regioni italiane mostrano una profonda differenza tra il recente passato e la situazione attuale. Si passa, infatti dagli 8,6 posti letto per centomila abitanti del febbraio del 2020, ad inizio Covid-19, ai realizzati 15,10 (marzo 2021), con alcune regioni come la Lombardia, la Campania, la Calabria, il Piemonte e la Liguria al di sotto del livello medio nazionale.

Il Covid-19 ha estremizzato una profonda crisi sanitaria, che prima è economica e sociale, con conseguenze dirette dell'accentuarsi delle già precarie condizioni di vita dei soggetti più deboli. Le persone più anziane e bisognose di assistenza sono state declassate nella gerarchia della sopravvivenza, come anche la recente dinamica sulla somministrazione dei vaccini ha dimostrato nelle prime fasi della campagna nazionale.

(iv) Conclusioni

Il rapporto sanità e risorse disponibili è stato rinvigorito nelle acute fasi della pandemia, aprendo non poche discussioni sul modello sanitario verso cui l'Italia ha deciso di incamminarsi e il Covid-19 rappresenta uno spartiacque sui futuri cambiamenti possibili. Una cesura, quindi, in un mutevole scenario internazionale che conferma come le politiche sanitarie necessitano di un profondo mutamento nell'approccio e nelle fondamentali interconnessioni con le variabili economiche in gioco.

In questi anni, anche per gli effetti della Grande recessione degli anni 2008-2013, l'eccessiva attenzione ai costi ha trascurato i benefici di una sanità pubblica equa nel migliorare il benessere dei cittadini. È il risultato di un *self-interest* diffuso, mentre le caratteristiche relazionali della sanità esigerebbero un modo diverso nel guardare agli interventi che non sono solo di cura, ma di prevenzione nell'arco dell'intera vita delle persone. In un ecosistema sanitario non è possibile gerarchizzare le cure, poiché non esistono stakeholders diseguali e l'assunto di una medicina di guerra indica semplicemente uno *status quo*, risultato di strategie e Scelte gestionali errati ex ante.

I progressi della medicina sono stati tanti in questi anni e la salute in un Paese come l'Italia, rispetto anche a pochi decenni fa è nettamente migliorata. La popolazione è mediamente più sana, ma anche più anziana anche per una netta diminuzione delle

nascite. Il Covid-19 ha evidenziato un problema già presente nel Paese e stimola una discussione sul passaggio ad un ecosistema sanitario sostenibile in cui la domanda e l'offerta di sanità non sia squilibrata e liberi i medici dal prendere decisioni che non riflettono, specialmente in situazioni eccezionali, le esigenze dei diversi portatori di interesse.

Riferimenti bibliografici

- Cottarelli C., Paudice F., (2020), L'aumento dei posti in terapia intensiva: alcuni chiarimenti su dati e tempistiche, *Osservatorio sui Conti Pubblici Italiani*, <https://osservatoriocpi.unicatt.it>
- Darby M. R., Karni E., (1973), Free Competition and the Optimal Amount of Fraud, *Journal of Law and Economics*, 16, 1: 67-88.
- Dominioni I. (2020), Mario Riccio: Ogni giorno devo decidere chi deve essere intubato e chi no, chi deve vivere o morire, *Linkiesta*, <https://www.linkiesta.it/2020/03/ospedali-coronavirus-mario-riccio/>
- Kahneman D., Knetsch J. L., Thaler R. H. (1986), The Behavioural Foundations of Economic Theory, *Fairness and the Assumptions of The Journal of Business*, 59, 4, 2: 285-300.
- LUISS (a cura di) (2008), *Libro bianco sui principi fondamentali del servizio sanitario nazionale*, Centro di ricerca sulle amministrazioni pubbliche http://www.salute.gov.it/portale/documentazione/p6_2_2_1.jsp?lingua=italiano&id=808
- Provenzano V. (2021), *Ripensare lo sviluppo economico, il valore della marginalità in un mondo di incertezza*, Carocci Editore.
- Provenzano V., Spaggiari C. (2021), Salute, Covid-19 e la rinuncia alla cura: sostenibilità e cambiamenti comportamentali in Italia, in: Provenzano V. *Ripensare lo sviluppo economico. Il valore della marginalità in un mondo di incertezza*, Carocci Editore.
- Rhodes A.F.P., Flaatten H., Guidet B., Metnitz P.G., Moreno R. P. (2012) The Variability of Critical Care Bed Numbers in Europe, *Intensive Care Med*, 38: 1647-1653.
- SIAARTI (2020) *Raccomandazioni di etica clinica per l'ammissione a trattamenti intensivi e per la loro sospensione, in condizioni eccezionali di squilibrio tra necessità e risorse disponibili*, 6 marzo, prima versione. [SIAARTI%20-%20Covid19%20-%20Raccomandazioni%20di%20etica%20clinica.pdf](#)
- Taylor C. R. (1995), The Economics of Breakdowns, Checkups, and Cures, *Journal of Political Economy*, 103 ,1: 53-74.
- United Nations (2016), *Transforming our World: The 2030 Agenda for Sustainable Development*, https://sustainabledevelopment.un.org/post2015/transforming_our_world

L'emigrazione di massa italiana fra Ottocento e Novecento: aspetti economici e sociali del caso piemontese

di

Elena Di Salvo

«C'era della gran miseria! Si... si... qualcosa da mangiare lo trovi, ma credimi, c'era della gran miseria ed era grazie se si poteva trovare di andare via, all'estero!» (Vigliermo, 2006, p. 43)

Il fenomeno migratorio in Italia ha radici millenarie. Si è deciso, in questo lavoro, di approfondirlo partendo dal 1860 per la penisola italiana, e dal 1850 relativamente al solo Piemonte¹.

Tra il 1861 e il 1940 il numero complessivo degli espatri fu di 20 milioni circa, un dato molto significativo tenendo conto che nel 1901 la penisola italiana contava 33 milioni di abitanti.

Si trattò all'inizio, prima del 1860, di una emigrazione essenzialmente stagionale e furono le regioni dell'Italia settentrionale, in quegli anni, a dare circa il 70 per cento dell'intero esodo. Successivamente, a questa emigrazione temporanea, si affiancò un tipo di emigrazione che per molto tempo era rimasta tipica solo delle popolazioni liguri, quella transatlantica.

Mancava all'epoca sia una regolamentazione nazionale che una tutela internazionale del lavoratore migrante.

(i) I movimenti migratori in uscita dall'Italia fra Ottocento e Novecento e le cause dell'emigrazione di massa.

La storia dell'emigrazione italiana permette di individuare quattro fasi:

- Prima fase: dal 1876 al 1900;
- Seconda fase: dai primi del Novecento alla Prima guerra mondiale;
- Terza fase: in coincidenza con il periodo tra le due guerre;
- Quarta fase: dal secondo dopoguerra alla fine degli anni Sessanta.

Questo esodo di massa dall'Italia scaturì da fenomeni economici e sociali di ordine interno ed internazionale, quali: l'unificazione nazionale, gli sviluppi della rivoluzione industriale, la crescita febbrile del capitalismo europeo e l'apertura di nuovi territori oltremare che produssero, allo stesso tempo, fenomeni di espulsione e di attrazione di forza lavoro. Una delle motivazioni decisive fu il differenziale salariale: chi emigra beneficia infatti dei più elevati livelli salariali offerti dal paese di destinazione (chi

¹ L'articolo è basato sulle ricerche e analisi storiche svolte dall'autrice per la sua tesi di laurea Magistrale (Di Salvo, 2019).

rimane, invece, è “ricompensato” da incrementi salari legati al nuovo equilibrio del mercato del lavoro che si determina, ovvero l’eccesso di domanda di lavoro).

Circa il 40% della popolazione italiana era vicino o sotto la soglia della povertà assoluta. L’aspettativa di vita alla nascita era di circa trent’anni; quattro italiani su cinque erano analfabeti. Nel 1861 il reddito pro-capite, a parità di potere d’acquisto, era più o meno la metà di quello della Gran Bretagna e circa i due terzi di quello della Francia. Ma soprattutto vi era una grande disparità nella distribuzione del reddito, anche se il divario Nord-Sud era probabilmente meno pronunciato di quanto non diventerà in seguito. Nel 1911 infatti cominciarono a delinearsi i contorni di una nuova geografia economica del paese: nelle tre regioni del “triangolo industriale” il Pil pro-capite aumentò sensibilmente, mentre in quelle del Mezzogiorno cominciò a declinare; nel 1921 questa macroarea del paese poteva già essere considerata un’area in ritardo di sviluppo.

Tra il 1851 e il 1914 il mercato del lavoro diventò globale e insofferente ai confini statali. Le persone poterono emigrare grazie a due fattori: la libera circolazione della manodopera, che creò, per la prima e forse l’ultima volta, un mercato internazionale del lavoro; e i progressi tecnologici nel campo dei trasporti. In quegli anni, infatti, si compì la rivoluzione dei trasporti: ferrovie e navi a vapore sempre più veloci resero il mondo sempre più piccolo, e permisero ai lavoratori di viaggiare speditamente e a prezzi in continuo ribasso.

(ii) Le rimesse economiche: *Una fantastica pioggia d’oro.*

Fu così definito, da diversi osservatori del tempo, l’afflusso di capitali verso l’Italia, a cavallo tra Otto e Novecento, generato dalle rimesse dell’emigrazione. Una corretta stima delle stesse è quanto mai complessa e quella dei dati ufficiali è sicuramente una stima per difetto, dato che si basa sulla contabilizzazione delle sole rimesse “visibili”, vale a dire i vaglia internazionali postali, consolari e bancari. Tra il 1902 e il 1905 la media annuale delle rimesse “visibili” fu di oltre 160 milioni di lire correnti.

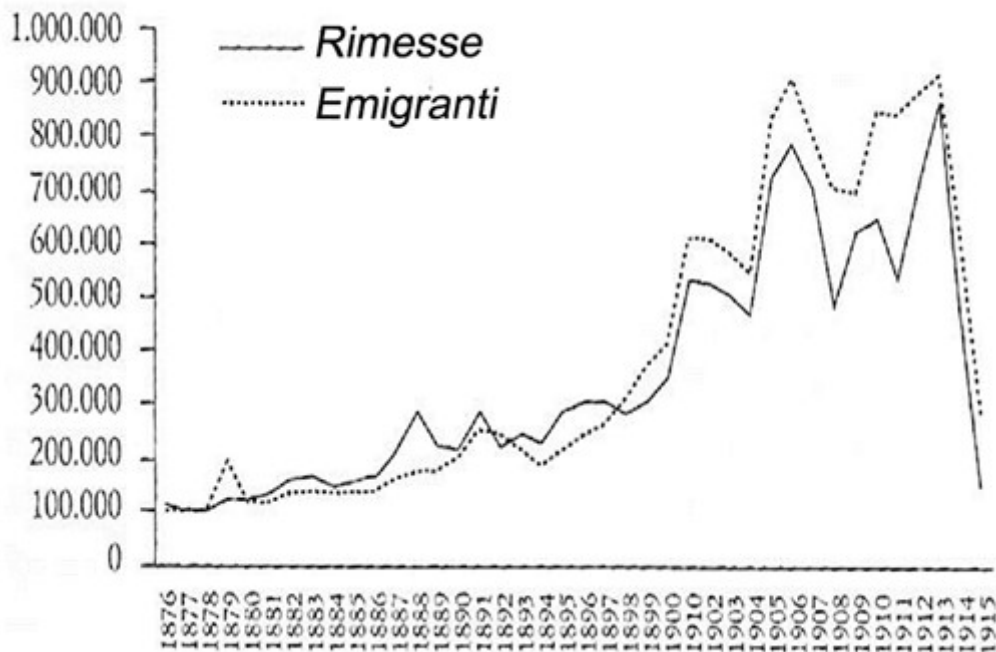
Una grossa parte delle rimesse erano di fatto “invisibili”, vale a dire: i risparmi affidati ad amici e parenti, che rimpatriavano, o ad agenti di cambio e banchieri privati. Tale afflusso di denaro si distribuì, in particolare, nelle zone più marginali e povere del paese. L’arrivo di una somma di denaro costituiva agli occhi dei compaesani uno degli argomenti più convincenti per espatriare.

Le rimesse, oltre a migliorare il tenore di vita delle famiglie degli emigranti, soprattutto delle regioni settentrionali, aumentarono la disponibilità valutaria aurea dell’Italia e permisero il decollo dell’industrializzazione.

(iii) Il commercio estero

Un effetto virtuoso dello sviluppo dell’emigrazione fu l’aumentare progressivo e considerevole del traffico marittimo dei principali porti italiani. Nel 1902, crebbero le richieste di generi di consumo “popolare”, ad uso e consumo quasi esclusivo degli emigrati italiani, specialmente verso gli Stati Uniti, ed in particolare: “*in vini, spirito, bevande alcoliche, paste alimentari, legumi, formaggi, frutta, tabacchi, droghe, per circa 40 milioni di lire.*”

Figura 1: Rapporto tra rimesse ed emigranti dal 1876 al 1915



Dal 1862 al 1939 le esportazioni crebbero in maniera più rapida delle importazioni. La crescita degli scambi commerciali fu molto disomogenea durante le diverse fasi, ma entrambi i flussi crebbero più rapidamente nel primo periodo post-unitario, rallentando a partire dalla guerra commerciale con la Francia, nel 1887 e sino al 1914.

(iv) L'emigrazione piemontese

L'emigrazione piemontese fu strettamente legata alla struttura geografica dello stato sabauda, prima e all'indomani dell'Unità d'Italia.

La liberalizzazione commerciale, voluta anche da Cavour, nel tempo provocò problemi legati alla non protezione dei prodotti piemontesi, sia agricoli che industriali, che porteranno le piccole fabbriche o aziende agricole al fallimento, costringendo gli operai ad emigrare. L'emigrazione verso la città si trasformerà in emigrazione temporanea e poi permanente verso l'estero.

Il Piemonte, nel periodo 1850 – 1920, è stata la realtà, da cui sono partiti più immigrati. Dal 1876 al 1913 partirono 1.540.000 piemontesi, con una pausa durante il primo conflitto mondiale, ed una ripresa dal 1920. Anche nel periodo tra le due guerre il Piemonte continuò ad essere la prima regione di partenza. Successivamente, il flusso si indebolì a favore delle correnti migratorie provenienti dal Sud.

Vi fu uno spopolamento delle vallate piemontesi: da quelle occidentali il 13,4% della popolazione, pari a 11.154 unità, emigrò dal 1871 al 1880, e negli anni successivi, fino al 1900, emigrarono 18.313 persone; dalle basse valli la perdita totale fu di 92.088 abitanti su una popolazione media di 335.000 unità.

Le due mete preferite erano, in Europa, la Francia; ed oltre oceano l'Argentina, quella che per i piemontesi era "la Merica".

Francia

fu la vicinanza geografica, etnico-culturale e linguistica a far sì che dalla metà dell'800 l'immigrazione italiana in Francia divenne un fenomeno di massa. Un censimento sulle comunità straniere residenti del 1851 stabilì che 63.000 residenti erano italiani, in primo luogo piemontesi, seguiti dai toscani, lombardi, veneti.

Il numero degli italiani passò a 240.000 nel 1881 fino ad arrivare a 330.000 nel 1901, divenendo la *première nationalité étrangère dans l'Hexagone*. Le città a maggiore immigrazione furono: Parigi, Lione, Marsiglia, Nizza e Grenoble; ancora oggi sono le città con la maggior concentrazione di comunità italo-francesi.

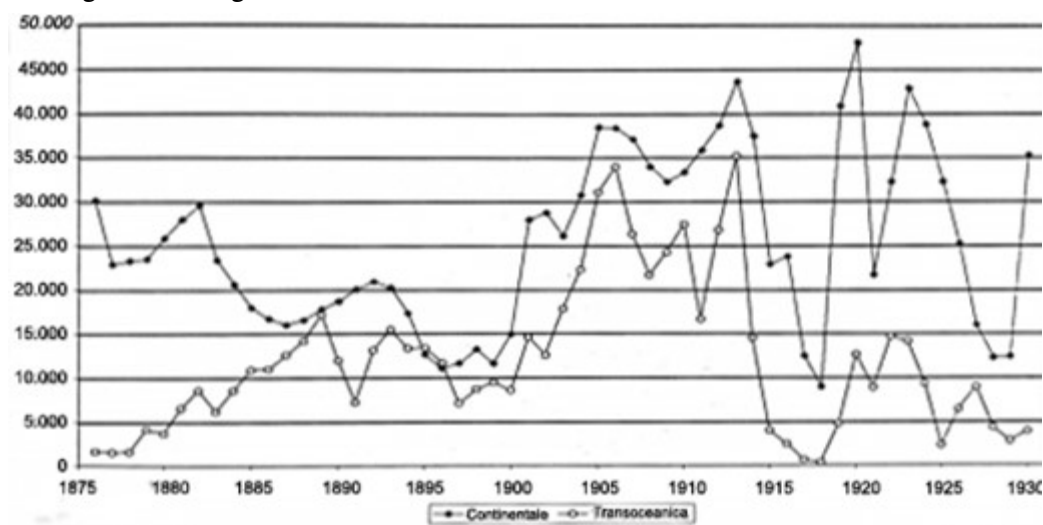
Argentina

Nel 1810 aveva 720.00 abitanti con una densità territoriale molto bassa. Era un paese con vastissime zone disabitate, in cui la terra era sovrabbondante ma scarseggiava la manodopera. L'Argentina aveva la forza di attrazione della terra promessa. Dai dati demografici dell'epoca, si evince che "i sardi" (originari e sudditi del Regno di Sardegna), presenti nel 1838, erano 8.000, e molti di questi si occupavano di commercio, sotto la protezione della bandiera argentina. Nel 1854 gli italiani erano già più di 15.000.

Per quanto riguarda le zone di provenienza, fra le province piemontesi quella di Cuneo fornì il contributo maggiore: dalla sola provincia *Granda*, tra il 1876 e il 1915, ben 90.759 persone vi si trasferirono senza fare più ritorno in patria. Seguono le province di Alessandria, Torino e Novara. Gli italiani erano molto presenti in tutti i settori occupazionali: dalla coltivazione delle terre all'industria, al commercio, all'edilizia e ai servizi.

Il Piemonte è la regione che ha fornito il maggior numero di emigranti in assoluto. Il periodo di maggior boom emigratorio fu quello tra il 1881 e il 1900, quando più di un piemontese su quattro la scelse come destinazione. Nel 1869, il 59% di tutti gli italiani viveva a Buenos Aires.

Figura 2: Emigrazione continentale e transoceanica dal Piemonte 1876-1930



Sesso, professione e zone di provenienza

Fino ai primi del Novecento gli uomini principalmente emigrarono in Francia per svolgere mestieri itineranti, quasi sempre a carattere periodico o stagionale, quali venditori, suonatori ambulanti e manodopera edilizia.

I piemontesi che si mossero verso le Americhe furono, all'inizio, piccoli agricoltori e montanari alla ricerca di terra o lavoro. Alcune di queste partenze si caratterizzavano per la specializzazione lavorativa; furono tagliapietre e scalpellini che parteciparono alla costruzione di grandi opere, non solo nelle Americhe (il Canale di Suez e la prima diga di Assuan in Africa), ma anche operai tessili.

In particolare, dal Canavese, partirono per cercare fortuna muratori o minatori (questi ultimi erano molto apprezzati perché ricchi di esperienza fatta nelle miniere della Sardegna, scelte, come opportunità lavorativa, a seguito della scarsità dei guadagni nelle miniere delle nostre alpi). Da Pont Canavese e da altri paesi delle Valli dell'Orco e Soana, emigrarono gli artigiani del rame, i cosiddetti *magnini*, gli spazzacamini, i minatori ed i cercatori d'oro dell'Orco. Nella loro emigrazione stagionale spesso arrivarono fino in Spagna, in Germania, anche ai Balcani, dove il loro mestiere era ricercato ed apprezzato, ripercorrendo vie battute già dai loro padri. Alcuni fecero fortuna impiantando piccole botteghe e negozi di casalinghi, altri decisero di fermarsi per lavorare nelle fabbriche come operai specializzati.

Il Canavese è un caso particolare. Nonostante fosse un territorio più sviluppato rispetto ad altre parti del Piemonte e del Regno Sabauda, le crisi economiche della metà dell'Ottocento, lo sviluppo demografico, la concorrenza economica dei prodotti stranieri, costrinsero molti a lasciare i loro borghi nati, soprattutto nelle zone più rurali. L'economia agricola canavesana, e quindi anche eporediese, di quei tempi era basata sulla piccola proprietà che, per effetto delle divisioni ereditarie, diventava insufficiente per soddisfare le più elementari necessità esistenziali. L'emigrazione nel Canavese arrivò a svuotare intere borgate piemontesi, come Ingria, a pochi chilometri da Pont Canavese, che vide la sua popolazione scendere dalla 1.201 unità del 1901 alle 398 alla fine degli anni Cinquanta del secolo scorso. Il fenomeno migratorio cesserà del tutto in quegli anni, quando si affermerà l'industrializzazione del territorio. Di seguito la Tabella 1 relativa alle professioni ed al sesso degli emigranti dal Canavese, oltre i 15 anni, e riporta i dati degli anni 1910-1911.

L'emigrazione è stata a lungo descritta come un'esperienza maschile, facendo rimanere le donne sullo sfondo, come una presenza silenziosa o passiva; in realtà la vita delle donne veniva profondamente mutata dall'esperienza migratoria, sia se questa le coinvolgeva in prima persona, sia se rimanevano a casa, a seguito di una partenza di un familiare.

I flussi migratori femminili (Tabella 2), da tutte le zone montane piemontesi, si intensificarono a cavallo del cambio del secolo: le donne si recarono sempre più numerose in Francia per lavorare come cameriere, lavandaie e stiratrici nei centri di villeggiatura della Costa Azzurra e della Savoia o per svolgere i più svariati lavori agricoli in Provenza. Le fanciulle emigrarono, inoltre, per lavorare nelle filande in Francia e in Svizzera: erano impieghi stagionali e a cottimo, che si svolgevano per lo più in ambienti malsani, anche per 16 ore al giorno. Dal Piemonte, come da altre regioni del Nord e Sud

Italia, migliaia di giovani donne si spinsero fin in Egitto per occuparsi come balie, a seguito di decisione presa dal marito o dalla suocera.

Tabella 1: Professioni e sesso degli emigranti dal Canavese di età superiore ai 15 anni (1910-1911).

EMIGRANTI in età di oltre 15 anni compiuti classificati per professione e per sesso.							
Categ.	PROFESSIONI	Maschi		Femmine		Complesso	
		1910 - 1911	1910 - 1911	1910 - 1911	1910 - 1911	1910 - 1911	1910 - 1911
I	Agricoltori, pastori, giardinieri, boscaioli ed altri addetti a lavori compestri	726	610	268	229	994	839
II	Muratori, manovali, scalpellini, fornaciari ed altri addetti all'industria edilizia	522	547	—	—	522	547
III	Terraiuoli, braccianti, giornalieri ed altri addetti a lavori di sterro ed a costruzioni stradali ed idrauliche	562	535	47	—	609	535
IV	Operai addetti ad altre industrie (minerarie, metallurgiche, vetraria, tessile, ecc.) ed artigiani (falegnami, calzolai, sarti, barbieri, ecc.)	1593	1544	198	368	1791	1912
V	Albergatori, trattori, osti, caffettieri, droghieri salumai, panettieri, fruttaioli ed altri venditori di commestibili	65	83	1	—	66	83
VI	Addetti ad altri com- \ padroni, commessi merci ed ai trasporti garzoni, facchini, ca- merieri di pubbl. es.	15	38	—	—	15	38
		43	35	3	—	46	35
VII	Esercenti mestieri girovaghi	5	1	—	—	5	1
VIII	Esercenti professioni liberali, medici, farmacisti, levatrici, avvocati, ingegneri, insegnanti	8	21	1	—	9	21
IX	Pittori, scultori, disegnatori, incisori, fotografi	5	6	—	—	5	6
X	Artisti da teatro, musicanti	2	2	—	—	2	2
XI	Addetti a servizi domestici (servitori, fantesche, nutrici)	18	53	36	35	54	88
XII	Persone di condizioni diverse o professioni diverse da quelle indicate	31	75	23	32	54	107
XIII	Attendenti alle cure domestiche od altre persone senza professione	13	—	292	324	295	324
XIV	Persone di condizione o di professione ignota	104	140	201	281	305	421
	TOTALI	3712	3690	1060	1169	4772	4847

Fonte: Ferdinando Balbo volume Emigrazione Canavesana appunti, 1912

Molti i religiosi, uomini e donne, che fin dal 1885 emigrarono in Francia o in altri paesi europei ed oltre oceano, sia per fornire assistenza socio religiosa ai concittadini espatriati, sia per compiere il loro ministero.

Tabella 2. Professioni raccolte per grandi gruppi e per sesso, nel periodo 1877 – 1918 in Piemonte

Anni	% Agricoltori		% Operai		% Altri e non indicato	
	<i>maschi</i>	<i>femmine</i>	<i>maschi</i>	<i>femmine</i>	<i>maschi</i>	<i>femmine</i>
1877	58,35	60,87	33,23	19,12	8,42	20,01
1878	38,88	56,82	14,46	16,70	46,66	26,48
1879	48,47	64,29	10,70	11,60	40,83	24,11
1880	51,21	61,51	8,81	7,32	39,98	31,17
1881	54,08	62,21	6,34	6,01	39,58	31,78
1882	54,87	54,93	5,68	5,08	39,45	39,99
1883	51,31	60,54	6,84	7,74	41,85	31,71
1884	52,26	59,93	6,75	6,10	40,99	33,97
1885	54,50	62,19	8,62	9,28	36,88	28,53
1886	53,18	56,01	8,4	9,89	38,42	34,10
1887	55,79	58,57	8,62	8,95	35,59	32,48
1888	56,27	58,56	7,11	6,75	36,62	34,69
1889	52,30	58,37	9,11	8,41	38,43	33,22
1890	50,05	52,91	8,05	6,78	41,90	40,31
1891	49,20	50,53	7,11	5,18	43,70	44,29
1892	51,55	55,28	6,27	7,16	42,18	37,57
1893	51,52	49,09	5,16	7,54	43,32	43,37
1894	45,08	48,01	6,2	10,15	48,72	41,84
1895	56,87	68,89	5,92	7,29	37,21	23,82
1896	55,27	65,38	6,57	7,76	38,17	26,86
1897	42,67	57,42	6,51	9,59	50,81	32,99
1898	54,92	69,23	6,36	7,06	38,72	23,72
1899	55,71	59,04	7,93	10,12	36,36	30,84
1900	47,13	60,80	9,68	10,15	43,19	29,05
1901	42,13	56,09	9,57	13,76	48,31	30,15
1902	40,42	42,47	12,13	16,47	47,45	41,05
1903	53,38	51,94	11,2	13,47	35,43	34,59
1904	34,43	31,52	15,58	14,81	50,00	53,67
1905	43,88	38,95	13,11	12,83	43,01	48,22
1906	38,98	39,44	14,91	15,93	46,11	44,63
1907	35,64	30,31	17,64	15,76	46,72	53,93
1908	34,61	27,42	16,17	15,99	49,22	56,59
1909	34,37	26,13	18,29	17,24	47,33	56,63
1910	33,85	25,89	16,3	13,89	49,85	60,22
1911	30,74	22,91	18,22	20,95	51,04	56,14
1912	30,21	22,84	18,58	23,89	51,20	53,27
1913	32,82	31,70	19,63	22,19	47,54	46,11
1914	26,87	20,01	21,85	23,80	51,28	56,19
1915	15,09	12,82	27,95	18,59	56,97	68,58
1916	13,40	11,62	26,82	16,68	59,78	71,70
1917	14,79	8,78	26,97	15,21	58,25	76,01
1918	17,10	7,90	29,07	13,20	53,83	78,90

(v) Similitudini con l'immigrazione dei giorni nostri

Le similitudini del fenomeno di massa storicamente osservato in Italia e in Piemonte, con l'immigrazione in Italia degli ultimi decenni sono molte.

Ci si stupisce dei trafficanti di uomini e dei morti in mare, quando agenti, sub agenti e mediatori, anche in altre epoche, agivano in un contesto di illegalità, sfruttando la disperazione delle fasce più indigenti della popolazione (Iaquinta, 2002).

Ci si sente a volte migliori e superiori di chi arriva, ma non si deve dimenticare che gli italiani hanno vissuto episodi drammatici di discriminazione in Europa, oltre ad essere considerate persone pericolose o moralmente inadatte in aree del mondo come l'America.

Riguardo a quella *fantastica pioggia d'oro* che salvò l'economia italiana di inizio secolo, oggi la ritroviamo, in uscita dal nostro Paese (e non solo), generata dagli immigrati che, grazie alle loro rimesse, aiutano l'economia dei paesi di provenienza. Nel 2018, 689 miliardi di dollari a livello globale sono stati inviati nei paesi di origine dai migranti (IOM – UN MIGRATION, 2019).

L'emigrazione è sì fonte di ricchezza per i paesi di provenienza degli immigrati, ma costituisce anche una perdita, se si considerano le caratteristiche lavorative ed il valore aggiunto che i giovani potrebbero realizzare se fossero occupati nel loro paese di origine.

Pur costituendo un momento storico particolare nella storia recente italiana, l'analisi di quell'emigrazione di massa restituisce molti punti di contatto con quello che le diverse nazioni stanno vivendo in questi ultimi anni.

Non dimenticare da dove veniamo, chi eravamo, cosa abbiamo vissuto, è la sola possibilità per evitare facili speculazioni e errori nell'interpretazione del fenomeno.

Riferimenti bibliografici

- Bevilacqua P., De Clementi A. e Franzina E. (2001), *Storia dell'emigrazione italiana*, Roma: Donzelli editore.
- Bosca D. (2002), *La Merica che non c'era, L'utopia della terra promessa nelle storie degli emigranti piemontesi in Argentina*, Ivrea: Priuli & Verlucca editori.
- Ciuffoletti Z., Degli Innocenti M. (1978), *L'emigrazione nella storia d'Italia 1868/1975 storia e documenti, Volume 1°*, Firenze: Vallecchi editore, pp. 1-13, 164-181, 446-493.
- Consiglio Regionale del Piemonte (...), *Piemontesi nel Mondo, una storia d'emigrazione*, Torino: Interlinea edizioni, parte del capitolo di statistica sull'emigrazione piemontese e italiana nel periodo 1876-1900.
- Fauri F. (2015), *Storia economica delle migrazioni italiane*, Bologna: Società editrice il Mulino.
- Di Salvo E., (2019), *L'emigrazione di massa italiana fra Ottocento e Novecento: aspetti economici e sociali del caso piemontese*, Tesi di Laurea Magistrale in Economia e Politiche del Territorio e dell'Impresa, Università della Valle d'Aosta.
- Iaquinta M. (2002), *Mezzogiorno, emigrazione di massa e sottosviluppo*. Cosenza: Pellegrini Editore.
- IOM – UN Migration (2019), World Migration Report 2020.

- Libert G. (2014), *Torinesi nella Pampa, L'emigrazione dal Piemonte e dalla provincia di Torino in Argentina*: Torino: Atene del Canavese, pp. 12-22, 36, 100-106, 172-173.
- Libert G. (2009), *L'emigrazione piemontese nel mondo una storia millenaria*, Chivasso: Acquattro Servizi Grafici, pp. 9-27, 195-205.
- Mack Smith D. (1972), *Storia d'Italia dal 1861 al 1969*: Bari, Laterza Collezione storica, pag. 42.
- Paviolo A. (1991), *Magnini delle Valli Orco e Soana: Comunità Montana Valle Orco e Soana*, San Giorgio Canavese: Tipografia F. De Joannes s.n.c.
- Perinetti F. (1989), *Ivrea storia breve dalle origini ai giorni nostri*, Ivrea: Aldo Cossavella Editore.
- Ramella P. (1987), *La provincia di Ivrea e del Canavese*, Ivrea: Litografia Bolognino.
- Regione Piemonte (1988), *Provenza e Delfinato dal medioevo ai nostri giorni, atti del convegno internazionale Cuneo, 1-2-3- giugno 1984, Migrazioni attraverso le Alpi Occidentali, Relazioni tra Piemonte*, Torino: Tipolitografia Scaravaglio s.r.l., pp. 93-123.
- Sori E. (1979), *L'emigrazione italiana dell'unità alla seconda guerra mondiale*, Bologna: Società editrice il Mulino.
- Vigliermo A. (2006), *Becana vita sana, testimonianze e osservazioni sulla vita di ieri nell'«altro» Canavese*, Ivrea: Priuli & Verlucca editori.